Merc.
247x

Merc.
247 E

Vertheidigung

Vertheidigung

des

für den Zollverein in Vorschlag gebrachten

Differentialzollgesetzes.

Vertheidigung

des

für den Zollverein in Vorschlag gebrachten

Differentialzollgesetzes.

Abgedruckt aus dem Janus,

mit einem Nachtrage.

Berlin,
bei Wilhelm Hertz (Bessersche Buchhandlung.)
1848.

358. A.
Bayerische Staatsbibliothek München

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Inhalt.

	Seite.
Einleitung und Allgemeines	1
Veröffentlichungen, welche das Gesetz unmittelbar angreifen . .	16
Veröffentlichungen, welche den Grundsatz der Differentialzölle verwerfen	42
Veröffentlichungen, welche den Grundsatz der Differentialzölle gutheißen, in der Weise seiner Anwendung aber von dem Gesetze abweichen	83
Schluß	92
Nachtrag	94
Anlagen	102

Seit der Bildung des Zollvereins hat die Frage über die Einführung von Maaßregeln, um die deutschen Seebelänge gegen die ungünstigen Gesetze des Auslandes zu schützen, so wie über eine Vereinigung der deutschen Bundesstaaten zur Ausübung einer gemeinsamen Handelspolitik die Aufmerksamkeit stets größerer Kreise auf sich gezogen. In neuerer Zeit fand die Besprechung dieser Frage Nahrung in der bekannten Denkschrift: „betreffend die Begünstigung des directen Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäischen Ländern;" in den bei dem preußischen Vereinigten Landtage auf Erlassung eines Differentialzollgesetzes abseiten des Zollvereins eingebrachten Petitionsanträgen; endlich in den bei mehreren Nordseestaaten Deutschlands zur Erörterung gekommenen Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins.

Fassen wir das Gesetz in's Auge, welches die genannten Petitionsanträge zum Gegenstande hatten. Dasselbe bestimmt:

> eine Begünstigung in den Eingangsabgaben für diejenigen außereuropäischen Erzeugnisse, welche in Zollvereins- oder ihnen gleich gestellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins oder nach einem Hafen seiner Vorländer an Flüssen zwischen der Schelde und Elbe, beide eingeschlossen, mit der Bestimmung nach dem Zollverein gesandt werden.

Ward einem solchen Gesetze früher von den auf dem Gebiete der Volkswirthschaftslehre entgegengesetztesten Partheien Anerkennung zu Theil; ward der Einführung eines Differentialzollsystems in der Herren-Curie des preußischen Vereinigten Landtages vielseitig Beifall zugerufen: so vernahm man, seitdem Letzteres der Fall war, eine Zeit lang fast nur Stimmen gegen das vorgeschla-

gene Gesetz. Erklärlich erscheint dieser Umschwung theils dadurch, daß früher, und ehe man auf die Prüfung der Maaßregel näher einging, der deutsch nationale Gesichtspunkt, welcher derselben zum Grunde liegt, hauptsächlich in's Auge gefaßt und das Urtheil durch diesen bestochen ward, während sich bei näherer Prüfung ergiebt, daß die Maaßregel in eine Menge der verschiedensten Verhältnisse eingreift und nicht ohne Opfer durchzuführen ist; theils dadurch, daß sie früher unabhängig von andern Fragen beurtheilt ward, während sie in neuerer Zeit oft in Gemeinschaft mit derjenigen der Schutzzölle auf Gegenstände des Kunstfleißes aufgefaßt wird. — Wie dem aber auch sei, thatsächlich ist, daß sich viele und laute Stimmen gegen das Gesetz haben hören lassen; ja, dieselben waren zu einer Zeit so laut, daß sie bei Einigen die Ansicht hervorriefen, der Gedanke an ein Differentialzollgesetz sei als beseitigt zu betrachten. — Viel Gewicht legte man dabei auf das der Maaßregel ungünstige Stimmenverhältniß in jener Abtheilung der drei Stände-Curie des genannten Tages, welcher die erwähnten Petitionsanträge zur Begutachtung überwiesen waren, ohne die Beweisführungen für und gegen das Gesetz zu kennen. Bei der Gesammtheit der drei Stände-Curie kamen die Anträge bekanntlich nicht zur Berathung. — Mag die endliche Entscheidung ausfallen, wie sie wolle, wenig wahrscheinlich halten wir es, daß der Gedanke an ein Differentialzollgesetz seine Beseitigung finden wird, ohne daß ein preußischer Vereinigter Landtag in seiner Gesammtheit über ihn abgestimmt hat. — Stoff zur Entscheidung von Seiten der Freunde des vorgeschlagenen Gesetzes zu liefern und zwar vermittelst Eingehens auf die dagegen erhobenen Einwürfe, ist der Zweck dieser Veröffentlichung.

Die einzelnen Bedenken, welche sich früher gegen ein solches Gesetz bei aller Zustimmung im Allgemeinen erhoben, waren wir bemüht, in einem längern Aufsatze unter der Ueberschrift: „Zollvereinsfragen Anfang 1846" in den Heften 16—19 des Janus von 1846*) zu widerlegen, und nehmen wir auf das dort Gesagte Bezug.

*) Besonders abgedruckt unter dem Titel: Zollvereinsfragen Anfang 1846 Berlin, Verlag von Wilhelm Besser. 1846.

Gegenwärtige Worte haben es mit dem Neuen in den seitdem bekannt gewordenen Einwürfen zu thun, wie solche sich in den nachstehend verzeichneten Veröffentlichungen niedergelegt finden, als:

1) Ernste Bedenken über die bei dem Vereinigten Landtage eingebrachte Differenzial-Zoll-Petition. Ausgesprochen durch Mitglieder der kaufmännischen Corporation in Stettin. Berlin 1847.

2) Bemerkungen, betreffend die Schutz- und Differentialzölle, so wie die Verhandlungen der Herren-Curie über eine Revision des Zolltarifs unter Zuziehung von Sachverständigen. Gesammelt und dem hohen Vereinigten Landtage gewidmet von H. B. Abegg, Landtagsabgeordnetem und Aeltestem der Kaufmannschaft von Danzig.

3) Majoritäts-Gutachten der sechsten Abtheilung der drei Stände-Curie des preußischen ersten Vereinigten Landtages über die Beantragung eines Differentialzollgesetzes.

4) Erklärung von vierzehn Landtagsabgeordneten des preußischen ersten Vereinigten Landtages gegen Einführung eines Differentialzollsystems.

5) Ueber Differenzialzölle im Verhältniß des deutschen Zollvereins zu andern Ländern. Von H. L. B. Frankfurt a. M. 1847.

6) Nationale Handelspolitik: Differentialzölle? Schifffahrtsgesetz? Beitrag zur Beantwortung dieser Fragen von Dr. C. W. Asher. Berlin 1847.

7) Das Differentialzollsystem nach den bei mehreren Nordseestaaten Deutschlands zur Erörterung gekommenen Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins. Hamburg 1847.

8) Der deutsche Handels- und Schifffahrts-Bund. Bremen 1847.

9) Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, sowie in Bezug auf eine gemeinsame deutsche Handelspolitik. Commissionsbericht an die Vaterstädtische Section der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe. Hamburg 1847.

Von diesen Veröffentlichungen greifen diejenigen Nr. 1. bis 4. das in Rede stehende Gesetz unmittelbar an. Nr. 5. bis 9. tref-

fen dasselbe mittelbar, und zwar erklären sich Nr. 5 bis 7. mehr oder weniger entschieden gegen den Grundsatz der Differentialzölle. Nr. 8 und 9. sprechen sich für denselben aus, weichen aber in der Weise seiner Anwendung von dem Gesetze ab. Von Nr. 3 und 4, welche in Zeitungen veröffentlicht wurden, fügen wir am Schlusse einen Abdruck bei. Die übrigen sind im Buchhandel zu haben.

Fühlen wir uns aufgefordert, den Einwürfen gegen das Gesetz zu begegnen, so ist es doch fern von uns, zu behaupten, daß alle dagegen erhobenen unbegründet sind. Unsere Aufgabe ist, das Maaßlose und Unbegründete in den Einwürfen, so weit solche nicht bereits durch uns widerlegt sind, nachzuweisen und dadurch zu richtiger Kenntniß der Punkte beizutragen, welche bei der Entscheidung in Betracht zu ziehen sind. Schicken wir, ehe wir auf das Besondere der Einwürfe eingehen, einige Worte in Bezug auf das Gesetz im Allgemeinen voraus, namentlich in Bezug auf die Zwecke, welche durch dasselbe erreicht werden sollen.

Die Gegner, mehr oder weniger, bekämpfen das Gesetz als ein dauernd gemeintes und als ein solches, dessen Hauptzweck auf die unmittelbare Förderung einzelner Erwerbszweige gerichtet ist. Mag es sein, daß bei einigen Freunden des Gesetzes eine solche Auffassung stattfindet; bei andern, zu denen auch wir gehören, ist dies nicht der Fall. Diese wollen die Maaßregel, — ohne zu verkennen, daß sie auf einzelne Erwerbszweige, als: den directen Handel mit den außereuropäischen Ländern, so wie die in demselben beschäftigte Rhederei günstig einzuwirken geeignet ist, — hauptsächlich, sowohl um den Küstenstaaten Norddeutschlands einen Reiz zu geben, sich dem Zollvereine anzuschließen, und so, zunächst mit Ausschluß der österreichischen Staaten, ein in Fragen der Handelspolitik einheitliches Deutschland herzustellen, als auch um den Zollverein in den Stand zu setzen, den betreffenden ungünstigen Gesetzen des Auslandes entgegenzutreten und, so ausgerüstet, auf die Herstellung gegenseitiger Handelsfreiheit mit allen seefahrenden Nationen hinzuwirken, d. h. einer Handelsfreiheit, welche die Bevorzu-

gung der nationalen Schifffahrt und des directen Handels vermittelst gesetzlicher Bestimmungen gegenseitig aufhebt; demnach eine Maaßregel, welche mit Erfüllung dieser Zwecke ihr Ende erreichen würde; sie wollen dieselbe als ein Mittel, den Bau zu vollenden, zu welchem die Bildung des Zollvereins den Grund gelegt hat, als ein Mittel zur Förderung deutscher Nationalität. In Uebereinstimmung damit legen sie auf die politische und nationale Bedeutung der Maaßregel das Hauptgewicht, gegen welche die Frage der unmittelbaren Förderung einzelner Erwerbszweige von untergeordneter Wichtigkeit erscheint.

Gegen die Auffassung des Gesetzes als eine Maaßregel, welche mit Erfüllung der genannten Zwecke ihr Ende erreichen würde, wenden die Gegner mit Recht ein: dasselbe, wie es hingestellt sei, lasse eine solche nicht zu; und unstreitig bedarf das Gesetz in dieser Beziehung einer weitern Ausführung, desgleichen in Bezug auf die Frage, wie es, bis die bezeichneten Zwecke erreicht sein werden, mit den Staaten gehalten werden soll, welche die Seebelänge des Zollvereins nicht ungünstiger behandeln, als ihre nationalen, oder die später jene Belänge ihren nationalen gleichstellen. Das Gesetz bedarf einer Ausführung in Bezug auf die Frage, ob diesen Staaten, nach Maaßgabe des Zweckes des Gesetzes, welcher in der Herstellung gegenseitiger Handelsfreiheit besteht, sofort grundsatzmäßig Gegenseitigkeit eingeräumt werden soll und zwar nicht allein Gegenseitigkeit in Bezug auf ihre Flagge, sondern auch in Bezug auf die Einfuhren aus ihren Häfen; ob z. B. in dem Falle, daß Großbritannien seine Navigationsacte dem Zollvereine gegenüber aufhöbe und unter andern außereuropäische Erzeugnisse aus Zollvereinshäfen kommend, zum Verbrauche des Landes und zwar zu den nämlichen Zöllen zuließe, wozu es dieselben Erzeugnisse zuläßt, wenn sie aus dem Erzeugungslande eingeführt werden; ob in diesem Falle der Zollverein außereuropäische Erzeugnisse, aus britischen Häfen kommend, zu den nämlichen Zöllen zulassen soll, wozu er dieselben Waaren direct aus dem Erzeugungslande zuläßt. — Schwerlich möchten sich in letzterer Beziehung Grundsätze zur Befolgung in allen Fällen niederlegen lassen; vielmehr wird man sich in

jedem einzelnen Falle nach den Umständen richten müssen. Während es z. B. geeignet sein dürfte, einem Lande wie Großbritannien in dem genannten Falle unter gewissen Bedingungen Gegenseitigkeit einzuräumen, würde es den Zwecken des Gesetzes nicht entsprechen, wenn man sofort nach Erlassung desselben den Grundsatz der Gegenseitigkeit allen übrigen Ländern und namentlich den Vorländern des Zollvereins gegenüber in Anwendung brächte. Angenommen nämlich z. B., Dänemark befriedigte alle die Ansprüche, zu denen der Zollverein demselben gegenüber berechtigt ist, so dürfte es dennoch nicht gerathen sein, Dänemark, so lange das Gesetz für den Zollverein überhaupt Geltung hat, an allen Vortheilen desselben Theil nehmen zu lassen und etwa zu bestimmen, daß außereuropäische Erzeugnisse von Dänemark eingeführt, dieselbe Zollbegünstigung genießen sollen, als die direct vom Erzeugungslande eingeführten. Es hieße dies: ein Gesetz zu Gunsten Dänemarks machen; es hieße: Copenhagen zu einem Emporium des Ostseehandels auf Kosten der eigenen Häfen erheben. Dieser Verhältnisse halber — und bei allen übrigen Vorländern finden mehr oder weniger ähnliche statt — dürfte es sich nicht empfehlen, den Grundsatz der Gegenseitigkeit sofort in allen Fällen zur Ausführung zu bringen. Die Verletzung desselben und zwar eine Verletzung, welche mit der Erfüllung der Zwecke des Gesetzes ihr Ende erreichen würde, läßt sich nicht vermeiden. Will man die Verletzung nicht, findet man dieselbe durch den Zweck des Gesetzes nicht gerechtfertigt, so muß auf letzteres verzichtet werden. Das Gesetz tritt nämlich geradezu mit einer solchen Verletzung auf, indem es außereuropäische Erzeugnisse, welche über die Vorländer eingehen, wozu auch die Hansestädte gehören, nur dann im Zolle begünstigt, falls sie aus dem Erzeugungslande mit der Bestimmung nach dem Zollvereine abgesandt sind, während doch die Hansestädte einen entsprechenden Unterschied eben so wenig, wie überhaupt irgend einen Unterschied in den Zöllen in Bezug auf die Art der Einfuhr kennen. — Daß aber eine solche Verletzung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit durch die Zwecke des Gesetzes gerechtfertigt ist, dürfte für den Fall, daß der Zollverein sich der Rein-

heit seiner Beweggründe bewußt ist, schwerlich in Abrede gestellt werden. Geht die Erlassung des Gesetzes aus dem Wunsche hervor, durch dasselbe auf die Herstellung eines in Fragen der Handelspolitik einheitlichen Deutschlands, auf die Herstellung gegenseitiger Handelsfreiheit mit allen seefahrenden Nationen hinzuwirken; erkennt der Zollverein das Gesetz als das geeignete Mittel, diese Zwecke zu erreichen: so möchte in diesem Falle das Mittel durch den Zweck gerechtfertigt sein. Wohl ist dabei in's Auge zu fassen, daß das Gesetz bei der geographischen Lage des Zollvereins, da er zum größern Theile durch Vorländer, welche nicht zu ihm gehören, vom Meere getrennt ist, ohne die Bedingung, nach welcher nur diejenigen außereuropäischen Erzeugnisse, die aus dem Erzeugungslande mit der Bestimmung nach dem Zollvereine abgesandt sind, an der Zollbegünstigung Theil haben sollen, ein nichtiges sein würde, und daß nur in dieser Bedingung dem Zollvereine das Mittel gegeben ist, auf seine Einfuhr überseeischer Erzeugnisse überhaupt eine Wirkung, wie die beabsichtigte, auszuüben, wobei es zufällig ist, daß die genannte Bedingung zu gleicher Zeit das Reizmittel für die Vorländer enthält, sich dem Zollvereine anzuschließen.

Wegen dieser letzten Eigenschaft ist das Gesetz scharf getadelt worden, und zwar sagt das Majoritätsgutachten (Nr. 3. der obigen Veröffentlichungen) in Bezug darauf:

„Wollte man die vorgeschlagene Maaßregel als eine solche angesehen wissen, die Nordseehäfen zum Anschlusse an den Zollverein zu zwingen, so scheint ein solches Mittel, welches man selbst oft als ein verwerfliches bezeichnet hat, einmal einer großen Nation nicht würdig; zum andern aber dürfte sie gegentheils dazu beitragen, jene Häfen vom Anschlusse abzuhalten, u. s. w."

Der in diesen Worten enthaltenen Bezeichnung des Gesetzes als verwerflich und unwürdig, fühlen wir uns gedrungen, entgegenzutreten, in so fern als der Tadel unbedingt hingestellt ist. — Wohl würde derselbe gerechtfertigt sein, wenn der Erlassung des Gesetzes die Absicht zum Grunde läge, die Küstenstaaten zum Anschlusse an den Zollverein zu zwingen, um über sie zu herrschen.

Ist dagegen die Ansicht leitend, jenen Staaten einen Reiz zum Anschlusse zu geben, weil der Zollverein denselben für die Gesammtheit Deutschlands nicht weniger, als für die betreffenden einzelnen Staaten für eine Wohlthat hält, so würde der Erlassung des Gesetzes bei aller Möglichkeit, daß über die Wirkungen desselben irrthümliche Ansichten stattfinden, der genannte Vorwurf selbst dann nicht zu machen sein, wenn das Gesetz allein und zunächst aus dem Wunsche hervorginge, die Küstenstaaten zum Anschlusse zu reizen. Unserer Auffassung nach, ist dies nicht der Fall; vielmehr geht dasselbe zunächst aus dem Wunsche hervor, den Zollverein in den Stand zu setzen, den ungünstigen Gesetzen des Auslandes entgegenzutreten. Dieses kann aber, wie erwähnt, ohne die Bedingung, welche das Reizmittel für die Küstenstaaten enthält, nicht geschehen. — Zur Verständigung über die vorliegende Frage möge ein Beispiel aus der Geschichte des Zollvereins dienen. Angenommen, es habe der Erlassung des preußischen Zollgesetzes von 1818 die Absicht mit zum Grunde gelegen, durch dasselbe den Staaten, welche jetzt den Zollverein bilden, zur Vereinigung mit Preußen einen Reiz zu geben und zwar weil letzteres die Wohlthat voraussah, welche ganz Deutschland nicht weniger, als den beigetretenen einzelnen Staaten aus der Vereinigung seitdem erwachsen ist: wer möchte jene Absicht eine verwerfliche und unwürdige, wer wollte sie nicht eine lobens- und dankenswerthe nennen? Völlig gleichartig ist der vorliegende Fall. Bei aller möglichen Täuschung über das Gesetz, ob solches nämlich eine genügende Aufforderung für die Küstenstaaten enthält, sich dem Zollvereine anzuschließen, ob dieser Anschluß für die Gesammtheit wünschenswerth ist, kann die Absicht völlig lauter sein. Sie kann aber auch unlauter sein, und nur dem unbedingten Tadel über die Absicht gilt diese Entgegnung.

Wie aber die Maaßregel dazu beitragen dürfte, die Nordseehäfen vom Anschlusse an den Zollverein abzuhalten, ist uns nicht verständlich. Angenommen, die Hansestädte erkennen sie als eine dem Handel Deutschlands und somit ihrer Wohlfahrt schädliche, und sie fühlen sich deßhalb gedrungen, derselben fern zu bleiben, so bleibt doch die Wirkung auf den Handel Deutschlands dieselbe, die

Hansestädte schließen sich nun dem Zollvereine an oder nicht. Sie gewinnen also durch ihren Nichtbeitritt für den Handel Deutschlands nichts, während die unmittelbare ungünstige Wirkung der Maaßregel auf den besondern Handel der Hansestädte, so lange sie sich dem Zollvereine nicht anschließen, leicht zu erkennen ist.

Die Annahme, daß Preußen und somit der Zollverein durch das preußische Gesetz vom 20. Juni 1822 „wegen bewilligter Begünstigungen inländischer Rhedereien" bereits im Besitz eines Mittels sei, den betreffenden ungünstigen Bestimmungen des Auslandes entgegenzutreten, ist, abgesehen davon, daß der größte Theil der Einfuhren des Zollvereins über fremde, nicht preußische Häfen stattfindet,*) auf welche das Gesetz keine Anwendung hat, eine unberechtigte. Wirksam ist dasselbe nämlich nur denjenigen Bestimmungen des Auslandes gegenüber, welche sich auf die Behandlung des Schiffskörpers beziehen, während es hinsichtlich der die Behandlung der Ladung betreffenden, ungeachtet der letztern in dem Gesetze Erwähnung geschieht, eine solche Eigenschaft nicht hat, wie dieses aus Nachstehendem hervorgeht.

Die hier in Frage kommenden gesetzlichen Bestimmungen des Auslandes beziehen sich:

1) auf die Behandlung des Schiffskörpers;

---

*) Wie sehr solches der Fall ist, geht aus nachstehender, dem Handelsarchive entnommenen vergleichenden Zusammenstellung des Gesammteinganges der hauptsächlichsten außereuropäischen Erzeugnisse in den Zollverein und desjenigen in die preußischen Ostseehäfen im Jahre 1845 hervor, als:

	Eingang in die preuß. Ostseehäfen. Ctr.	Gesammteingang in den Zollverein. Ctr.	Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegangen. Procente.
Taback, roher	10,629	396,363	2,6
Baumwolle	23,766	549,353	4,3
Caffe	88,538	1,074,893	8,2
Gewürze	23,714	88,734	26,7
Zucker, roher	448,809	1,495,015	30,0
Reis	103,710	243,365	42,6
Thran	205,573	460,685	44,6
Farbehölzer	170,930	344,881	49,5
Palm= 2c. Oel	61,503	91,873	66,9

2) auf die Behandlung der Ladung und zwar
   a. nach Maaßgabe der Flagge, unter welcher die Ein- oder Ausfuhr stattfindet;
   b. nach Maaßgabe des Abgangs- oder Bestimmungsortes des Schiffes.

Das Gesetz vom 20. Juni 1822, so weit es hier in Betracht kommt, bestimmt eine Erhöhung der Hafenabgaben von ausländischen Schiffen, nimmt davon aber die Schiffe derjenigen Nationen aus,

a. mit welchen Preußen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder den am meisten begünstigten Nationen in Traktaten steht, und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen;

b. welche ihrerseits aus anderer Veranlassung die preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.

Dem Wortlaute nach, trifft das Gesetz auch die Bestimmungen des Auslandes, welche sich auf die Behandlung der Ladung beziehen, jedoch von diesen nur die oben unter 2 a gedachten, also diejenigen, welche auf die Behandlung der Ladung nach Maaßgabe der Flagge, unter welcher die Ein- oder Ausfuhr stattfindet, Bezug haben, während es die Bestimmungen unter 2 b in Bezug auf die Behandlung nach Maaßgabe des Abgangs- oder Bestimmungsortes in keiner Weise berücksichtigt. Es ist unmöglich, durch das Gesetz Bestimmungen des Auslandes entgegenzuwirken, welche die Einfuhren aus preußischen Häfen zum Verbrauche des Landes nicht zulassen, wie es bei Großbritannien hinsichtlich der Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse der Fall ist, oder dieselben mit höhern Zöllen belegen, als diejenigen, welche von der nämlichen Einfuhr aus dem Erzeugungslande erhoben werden, wie solches von Frankreich geschieht. — Indessen auch in Bezug auf die Bestimmungen des Auslandes, welche sich auf die Behandlung der Ladung nach Maaßgabe der Flagge beziehen, ist das Gesetz, obgleich es derselben gedenkt, unwirksam. — Abgesehen nämlich davon, daß die Wirksamkeit, so weit die Behandlung der Ladungen preußischer Schiffe gleich den Ladungen inländischer in Betracht kommt, in den

meisten Fällen, wie namentlich im Falle Großbritanniens, durch Verträge aufgehoben ist, welche die fremden Schiffe in Bezug auf die Abgabe vom Schiffskörper den preußischen gleichstellen, trotz dessen, daß die Ladungen preußischer Schiffe in dem betreffenden Lande nicht wie diejenigen der nationalen behandelt werden; abgesehen davon ist das Gesetz jenen Bestimmungen gegenüber in so fern unwirksam, als die Anwendung desselben, nämlich die Erhebung der erhöhten Hafenabgaben von den Schiffen derjenigen Staaten, welche zwar den preußischen Schiffskörper ihren nationalen gleich behandeln, dagegen aber die Ladungen preußischer Schiffe denjenigen ihrer nationalen nicht gleich stellen, sofort die Erhebung höherer Abgaben vom preußischen Schiffskörper abseiten der so getroffenen Staaten zur Folge haben dürfte. Die preußischen Schiffe würden in diesem Falle immer noch die ungünstigere Behandlung ihrer Ladungen zu tragen haben, und der Zweck des Gesetzes, nämlich die Herstellung der Gegenseitigkeit, bliebe unerfüllt.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß der Zollverein durch das preußische Gesetz von 1822 nicht im Besitz des Mittels ist, den betreffenden ungünstigen Bestimmungen des Auslandes entgegenzutreten. Um dazu im Stande zu sein, sind Verordnungen erforderlich, welche die Ladung treffen; ein Bedürfniß, dem das jetzt vorgeschlagene Gesetz abhilft. Dasselbe enthält Bestimmungen, welche die Ladung nach Maaßgabe sowohl der Flagge, als des Abgangsortes in's Auge fassen. *)

---

*) Um die Kenntniß der Sachlage zu befördern, mag hier auf folgende Punkte aufmerksam gemacht werden.

1) Für Preußen war es bei seiner geographischen Lage kaum thunlich, gesetzliche Bestimmungen in Bezug auf die Ladung zu erlassen, so lange es auf sich beschränkt war, wogegen durch die Bildung des Zollvereins, durch die Herstellung eines zu diesem Zwecke genügend großen geschlossenen Körpers die Einführung jener Bestimmungen wesentlich erleichtert ist.

2) Es sind dem Zollvereine alle binnenländischen Staaten beigetreten. Für diese besaß die Aussicht auf die Entfernung der trennenden Zollschranken, auf den erweiterten Absatz ihrer Erzeugnisse genügende Anziehung. Die Aufgabe des Vereins, wie sie aus den Verhältnissen erwachsen ist, besteht unverkennbar darin, auch sämmtliche Küstenstaaten in sich aufzunehmen. Letztern

Hat das vorgeschlagene Gesetz eine Wirksamkeit, welche dasjenige von 1822 nicht besitzt, so ist doch der Grundsatz, in so fern solcher die Herstellung der Gegenseitigkeit bezweckt, in beiden Fällen gleich. Im Falle des Gesetzes von 1822 ward derselbe auf die Abgaben vom Schiffskörper angewandt und zwar vermittelst Zuschlages für die Schiffe der Nationen, welche die preußischen nicht gleich den inländischen behandeln; bei dem gegenwärtigen Gesetze wird er auf die Abgaben von der Ladung angewandt und zwar vermittelst Zollrabattes für die begünstigten Ladungen. Der Grundsatz ist derselbe. Das vorgeschlagene Gesetz geht indessen in so fern weiter, als es die über die Vorländer eingehenden Ladungen gleichmäßig mit den in preußischen Häfen ankommenden trifft. Ohne diese Bestimmung sind alle gesetzlichen Verfügungen in Bezug auf die Ladung bei dem Umstande, daß der größte Theil der Einfuhren des Zollvereins über fremde Häfen stattfindet, unwirksam. Nicht aber allein in dem Grundsatze der Gegenseitigkeit ist das vorgeschlagene Gesetz demjenigen von 1822 gleich, sondern auch darin, daß es eben so wenig, wie dieses, eine Gegenseitigkeit der Art herzustellen beabsichtigt, daß die fremden Belänge in den Staaten des Zollvereins mit ganz denselben Beschränkungen getroffen werden, welche diejenigen des Zollvereins in fremden

---

bietet jene Aussicht nicht genügende Anziehung. Eine Vermehrung derselben tritt ein, sobald der Verein sich einen wirksamern Schutz der Seebelänge gegen die Angriffe des Auslandes aneignet, und nahe liegt es unter diesen Umständen, solches durch Ausfüllung der in den betreffenden Gesetzen vorhandenen Lücke zu thun.

3) Nicht etwa nur in Preußen wurden Klagen über Zurücksetzung der nationalen Flagge in Folge der unerwiederten Gesetze des Auslandes laut; ganz dieselben Klagen fanden in den Hansestädten, so wie in Hannover statt. Bekannt sind in dieser Beziehung: die im Jahre 1840 von der Committee des Vereins hamburgischer Rheder an deutsche Rheder ergangene Aufforderung zur gemeinschaftlichen Berathung solcher Maaßregeln, von denen eine günstigere Stellung der deutschen Flagge im Auslande zu erwarten steht; ferner die verschiedenen Bremer Denkschriften; endlich der von der hannoverschen Ständeversammlung fast einstimmig ausgesprochene Wunsch, daß in Gemeinschaft mit den übrigen deutschen Regierungen Maaßregeln zum Schutze der nationalen Schifffahrt ergriffen werden möchten.

Häfen treffen. Vielmehr ordnet es, ohne Rücksicht auf die besondern Beschränkungen des Auslandes, solche Bestimmungen zur Bevorzugung der nationalen Belänge an, welche den eigenen Verhältnissen am entsprechendsten erscheinen. Zu dem Ende erstreckt es sich nur auf die Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse, als die wichtigste und zugleich am leichtesten zu controllirende, läßt dagegen diejenige aller andern Erzeugnisse, so wie jegliche Ausfuhr unberührt. Es giebt dem Zollvereine in Bezug auf die Behandlung der Ladung ein Unterhandlungsmittel mit fremden Staaten, wie solches ihm fehlt, und zwar ein Mittel, das nicht etwa nur denjenigen Bestimmungen des Auslandes gegenüber zu benutzen ist, welche die Ladung außereuropäischer Erzeugnisse betreffen, sondern jeglichen auf die Behandlung irgend welcher Ladung Bezug habenden Bestimmungen gegenüber. Kurz, das vorgeschlagene Gesetz stellt die Weise hin, wie der Zollverein seine nationalen Belänge in Bezug auf die Behandlung der Ladung bevorzugt; eine Bevorzugung, an welcher diejenigen fremden Staaten Theil nehmen können, welche die Belänge des Zollvereins, so weit die Behandlung der Ladung in Betracht kommt, in jeder Beziehung ihren nationalen gleichstellen. Dabei hat es den Vorzug, daß das Ausland durch dasselbe in Bezug auf die hier in Rede stehende Behandlung in allen Theilen des Zollvereins von der gleichen Bestimmung getroffen wird, während das Gesetz von 1822, bei seiner auf die preußischen Häfen beschränkten Wirksamkeit, eine gleichmäßige Behandlung des Auslandes in Bezug auf die Abgabe vom Schiffskörper in den Ost- und Nordseehäfen nicht bedingt, wenn schon ein großer Theil der Einfuhren der letztern für den Zollverein bestimmt ist.

Von der Ansicht ausgehend, daß das Gesetz ein dauernd gemeintes und daß der Hauptzweck auf die unmittelbare Förderung einzelner Erwerbszweige gerichtet sei, behaupten die Gegner, daß die Opfer, welche mit demselben verknüpft sind, die Vortheile wesentlich überwiegen und erklären sich fast durchgehends mit großer Entschiedenheit dagegen. Ueber einzelne dieser Punkte hatten wir Veranlassung, in dem genannten Aufsatze: „Zollvereinsfragen" eine andere Ansicht zu äußern, welche wir nicht widerlegt finden; an-

dere werden wir in Nachstehendem zur Sprache bringen und unsere abweichende Meinung zu begründen suchen. Der wesentliche Punkt, in welchem wir von den Gegnern abweichen, besteht aber in der oben erwähnten verschiedenen Auffassung der Zwecke des Gesetzes. In Uebereinstimmung mit der ihrigen tragen die Gegner nur den Vortheilen Rechnung, welche aus der unmittelbaren Wirkung des Gesetzes hervorgehen, ohne diejenigen zu berücksichtigen, welche der Gesammtheit mittelbar daraus erwachsen, wenn einerseits die noch übrigen Zolllinien in Norddeutschland fallen, und die dadurch bedingte innigere Verschmelzung der wirthschaftlichen Belänge der vereinten Staaten eintritt; wenn andrerseits das drükkende Bewußtsein aufhört, daß die deutschen Seebelänge zum größeren Theile den Gesetzen des Auslandes schutzlos Preis gegeben sind; wenn endlich ganz Deutschland, zunächst mit Ausnahme der österreichischen Staaten, dem Auslande als eine Einheit in handelspolitischer Beziehung entgegentritt; Vortheile und zwar bleibende, welche, unserer Ueberzeugung nach, abgesehen von der unmittelbaren Förderung einzelner Erwerbszweige, die nur vorübergehenden Opfer, welche das Gesetz erheischt, überwiegen. Den Gegnern sind die Opfer, in so fern sie das Gesetz als ein bleibend gemeintes auffassen, bleibend, uns dagegen bei der entgegengesetzten Auffassung vorübergehend. Nicht aber allein darin besteht der Unterschied; wir nehmen auch für das Gesetz bleibende Vortheile in Anspruch, welchen die Gegner weder als vorübergehenden noch als bleibenden Rechnung tragen.

Darüber ist Meinungsverschiedenheit zuläßig, ob das Gesetz geeignet ist, die von uns bezeichneten Zwecke zu erfüllen, ob diese der selbst nur vorübergehenden Opfer werth sind; schwerlich aber darüber, daß ein Gesetz, welches jene Zwecke hat, nicht allein nach seiner unmittelbaren Wirkung beurtheilt werden darf. Keinenfalls dürfte dasselbe eher als gerichtet zu betrachten sein, als bis nachgewiesen ist, daß die gedachten Zwecke auf eine andere Weise mit geringern Opfern zu erlangen, oder daß sie der Opfer überhaupt nicht werth sind.

Die Gegner vermengen die Frage des Gesetzes oft mit derje-

nigen der Schutzzölle auf Gegenstände des Kunstfleißes, und thatsächlich ist es, daß die Freunde der letztern fast durchgehends auch Freunde des in Rede stehenden Gesetzes sind. Nichtsdestoweniger hat dieses, bei einer Auffassung, wie die unsrige, mit der Frage der Schutzzölle so wenig gemein, daß die Freunde desselben sehr wohl Gegner der genannten Zölle sein können. Es findet hierbei ganz dasselbe Verhältniß statt, wie bei der Bildung des Zollvereins. Mögen dieser die Freunde der Schutzzölle fast durchgehends gewogen gewesen sein, so waren doch bekanntlich nicht alle, welche jener Bildung ihre Kräfte liehen, Freunde der fraglichen Zölle. — Zum Zwecke der Verständigung über das vorliegende Gesetz aber ist es wünschenswerth, daß fremdartige Punkte von der Beurtheilung desselben fern gehalten werden mögen.

Können wir, wie erwähnt, nicht zugeben, daß das Gesetz allein nach seiner unmittelbaren Wirkung beurtheilt werde, so meinen wir eben so wenig einzuräumen, daß Allem, was in dieser Beziehung in den genannten Veröffentlichungen gesagt ist, beizustimmen sei, finden vielmehr hier in vielen Fällen eine mangelhafte Kenntniß der betreffenden Verhältnisse, oder eine Folgerung aus denselben, die wir nicht für richtig erkennen können. Dieses nachzuweisen, soll in Nachstehendem versucht werden.

1) Ernste Bedenken über die eingebrachte Differential-Zoll-Petition, u. s. w.

2) Bemerkungen, betreffend die Schutz- und Differentialzölle, u. s. w.

3) Majoritäts-Gutachten der sechsten Abtheilung, u. s. w.

4) Erklärung von vierzehn Landtagsabgeordneten, u. s. w.

Fangen wir mit einer Beleuchtung der Einwürfe an, welche abseiten der Vertreter der Ostseebelänge in den vorstehend genannten, das Gesetz unmittelbar angreifenden Veröffentlichungen erhoben sind. Mehr oder weniger blickt aus ihnen allen die Furcht vor Repressalien des Auslandes, namentlich Großbritanniens, hervor; ja, wir möchten annehmen, daß diese Furcht auf den Widerstand der Ostseeprovinzen gegen das Gesetz wesentlich eingewirkt hat. Wenden wir deßhalb der betreffenden Frage unsere Aufmerksamkeit zuerst zu.

Besonders befürchtet man, daß Großbritannien im Falle der Erlassung des vorgeschlagenen Gesetzes preußisches Holz und Getreide, diese beiden wichtigen Ausfuhrartikel der Ostseeprovinzen, im Zolle ungünstiger stellen, als dieselben Erzeugnisse anderer Länder, ja, daß es die Einfuhr des Getreides aus preußischen Häfen ganz untersagen dürfte. — Die Veröffentlichung Nr. 3. sagt in dieser Beziehung:

„Es besteht in England ein Gesetz, wonach Schiffe solcher Länder, in welchen englische Schiffe ungünstiger behandelt werden als nationale, mit 20% Zuschlag zu den Schifffahrts-

abgaben und 20% zu den Waarenzöllen belastet werden können. Es bedarf im vorausgesetzten Falle nur eines Geheimrathsbefehles, um es auf preußische Schiffe in Anwendung zu bringen. Daß dieser erfolgen werde, ist um so weniger zu bezweifeln, als jene Zollvergünstigung besonders gegen den englischen Transito-Handel gerichtet ist."

Was nun zuerst das Thatsächliche der in England bestehenden Gesetze betrifft, so verhält es sich damit etwas anders, als solches vorstehend angegeben ist. — Die britische Regierung ist nämlich durch die gesetzgebende Gewalt des Landes zu folgenden Maaßregeln ermächtigt, wie solches in den nachstehend bemerkten Acten ausgesprochen ist, als:

1) Acte 8 und 9. Victoriae Cap. 90. „An act for granting duties of customs" vom 4. Aug. 1845. Paragraph 8. ermächtigt zur Erhebung eines zusätzlichen Zolles von nicht mehr, als ein Fünftel des bestehenden Satzes, unter andern auch von den Waaren, die in Schiffen des Landes eingeführt werden, welches „höhere Zölle von Waaren in britischen Schiffen erhebt, als von denselben Waaren in nationalen Schiffen."

2) Acte 5 und 6. Vict. Cap. 14. „An act to amend the laws for the importation of corn" vom 29. April 1842. Par. 8. ermächtigt, die Einfuhr von Getreide und Mehl, unter andern aus denjenigen Ländern zu verbieten, welche „britische Erzeugnisse, aus britischen Gebietstheilen in britischen Schiffen eingeführt, höhern Abgaben unterwerfen, als dieselben Gegenstände, sie seien erzeugt, wo sie wollen, in nationalen Schiffen eingeführt."

3) Acte 5. Geo 4. Cap. 1. (Tonnage duties) 1824. ermächtigt, fremde Schiffe gegen Zahlung derselben Abgaben, mit denen britische belastet werden, zuzulassen, vorausgesetzt, daß letztere in dem betreffenden Lande mit keinen höhern Abgaben belastet werden, als die nationalen Schiffe, im entgegengesetzten Falle aber irgend welche zusätzliche Abgaben zu erheben.

Solchemnach ist die britische Regierung ermächtigt, in dem Falle der Erlassung des vorgeschlagenen Gesetzes abseiten des Zollver-

eins (indem durch dasselbe die Fälle, für welche die Ermächtigungen gegeben sind, in's Leben treten würden) sowohl von Holz und Getreide, als auch von allen andern in preußischen Schiffen eingeführten Waaren einen zusätzlichen Zoll von ⅕ zu erheben und auch die Einfuhr von Getreide aus preußischen Häfen gänzlich zu verbieten. — Die Ermächtigung in dieser Beziehung geht demnach weiter, als das Gutachten sie darstellt; dagegen findet keine Ermächtigung statt, in dem Falle der Erlassung des Gesetzes die Schifffahrtsabgabe für preußische Schiffe irgendwie zu erhöhen, und zwar deßhalb nicht, weil das vorgeschlagene Gesetz britische Schiffe (nämlich den britischen Schiffskörper) nicht mit höhern Abgaben belastet, als die nationalen.

Was demnächst die Frage betrifft, ob es wahrscheinlich ist, daß die britische Regierung von den ihr ertheilten Ermächtigungen Gebrauch machen wird, in welcher Beziehung das Gutachten behauptet, daß solches nicht zu bezweifeln sei, so mögen auch hier zuerst die Thatsachen sprechen.

Von der Ermächtigung, die Getreideeinfuhr zu verbieten, hat die britische Regierung, so weit unser Wissen reicht, nie Gebrauch gemacht, wennschon z. B. Belgien, Holland und Schweden durch ihre Differentialzollgesetze die Veranlassung dazu gegeben haben. Die Ermächtigung zur Erhebung des zusätzlichen Zolles aber hat sie, ebenfalls so weit dies uns bekannt ist, nur gegen solche Staaten benutzt, welche in dem Verkehre mit dem Auslande in gewissen Beziehungen noch ungünstigere Grundsätze befolgen, als Großbritannien es thut: so z. B. wiederum Belgien und Holland. Diese behandeln die Einfuhr in fremden Schiffen selbst im directen Verkehr schlechter, als dieselbe Einfuhr in nationalen Schiffen, während Großbritannien die Einfuhren in fremden Schiffen, wenn diese aus dem Lande kommen, welchem sie angehören, nicht ungünstiger stellt, als dieselben Einfuhren in britischen Schiffen. — Holland schloß mit Großbritannien einen Vertrag, durch welchen die Einfuhren in den Schiffen beider Staaten im directen Verkehre den Einfuhren in den nationalen Schiffen gleich gestellt wurden, und Holland gegenüber findet der zusätzliche Zoll nicht länger statt.

Anders ist dies in Bezug auf Belgien, welches schon vor der Erlassung seines Differentialzollgesetzes von 1844, und zwar in Folge des ihm aus seiner Verbindung mit Holland überkommenen frühern Differentialzollgesetzes, Waaren in britischen Schiffen, selbst von Großbritannien kommend, im Zolle ungünstiger stellte, als dieselben Waaren in belgischen Schiffen, und mit welchem bisher kein Vertrag zu Stande gekommen ist. — Waaren in belgischen Schiffen eingeführt, bezahlten 1844 in Großbritannien und bezahlen zweifelsohne auch noch jetzt einen zusätzlichen Zoll von einem Fünftel.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die britische Regierung von den ihr ertheilten Vollmachten entweder gar nicht, oder nur zu dem Zwecke Gebrauch gemacht hat, einer Gesetzgebung des Auslandes zu begegnen, durch welche die Schifffahrtsbelänge Großbritanniens in dem betreffenden Lande ungünstiger behandelt werden, als gegenseitig die Schifffahrtsbelänge des letztern in Großbritannien. — Das vorgeschlagene Gesetz würde die Belänge Großbritanniens nicht entfernt so ungünstig, geschweige denn ungünstiger behandeln, als Großbritannien die entsprechenden Belänge des Zollvereins behandelt. — Die britische Navigationsacte läßt bekanntlich die Erzeugnisse Asiens, Afrikas und Amerikas in andern, als britischen Schiffen oder Schiffen des Erzeugungs- und Ausfuhrlandes, so wie dieselben Erzeugnisse, in irgend welchen Schiffen aus europäischen Häfen, zum Verbrauche des Landes gar nicht zu; der Zollverein dagegen würde durch das fragliche Gesetz außereuropäische Erzeugnisse in britischen Schiffen, oder von Großbritannien kommend, keineswegs von dem Verbrauche des Landes ausschließen, sondern dieselben nur in den Zöllen ungünstiger stellen, als die nämlichen Erzeugnisse in Zollvereinsschiffen direct aus dem Erzeugungslande eingeführt. — Das holländische Differentialzollgesetz enthält, so weit der Unterschiedszoll durch die Flagge bedingt ist, unter welcher die Einfuhr stattfindet, das schwedische aber auch, so weit derselbe durch die directe Einfuhr aus den transatlantischen Ländern bedingt ist, die nämlichen Bestimmungen, welche der Zollverein durch das fragliche Gesetz in Anwendung bringen würde. In Bezug auf den durch die Flagge bedingten

Unterschiedszoll geht das holländische Gesetz indessen noch weiter, als das für den Zollverein vorgeschlagene. Holland erhebt nämlich von allen Waaren, welche in britischen Schiffen eingehen, nur mit Ausnahme der Fälle, wo diese von Großbritannien kommen, höhere Zölle, als von denselben Einfuhren in holländischen Schiffen, wogegen das Gesetz des Zollvereins nur die außereuropäischen Erzeugnisse trifft. Dennoch machte die britische Regierung von der ihr ertheilten Ermächtigung so wenig Holland, als Schweden gegenüber Gebrauch, und völlig unbegründet erscheint die Furcht, daß sie solches dem Zollvereine gegenüber thun sollte, falls derselbe das besprochene Gesetz annähme.

Es kam hier darauf an, das Thatsächliche in Bezug auf die bestehenden britischen Gesetze festzustellen. Dabei ist es einverstanden, daß in dem Umstande, daß die britische Regierung bisher in Fällen, wie die Erlassung des Differentialzollgesetzes abseiten des Zollvereins, von der ihr ertheilten Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht hat, durchaus keine Gewähr liegt, daß sie solches auch ferner nicht thun wird, so wie, daß es Großbritannien, gleich jedem andern souverainen Staate, zu allen Zeiten frei steht, neue Gesetze zur Regelung des Verkehrs mit dem Auslande zu erlassen. — Andererseits ist aber auch darüber Einverständniß vorauszusetzen, daß die Gesetze des Auslandes für die Bestimmungen des Zollvereins unmöglich das Maaßgebende sein können, sondern daß dabei in Bezug auf das Ausland lediglich die Frage zu erwägen ist, in wie fern in diesen Bestimmungen eine Herausforderung für dasselbe liegt, Repressalien auszuüben. Daß eine solche in der Erlassung des Differentialzollgesetzes abseiten des Zollvereins, Großbritannien gegenüber, nicht enthalten ist, darüber kann, in so weit als jenes Gesetz Großbritannien nicht entfernt so ungünstig, geschweige denn ungünstiger stellen würde, als die britische Navigationsacte den Zollverein in dem entsprechenden Falle stellt, nicht wohl Meinungsverschiedenheit stattfinden.

Das Gesagte dürfte genügen, um zu beweisen, daß keine Wahrscheinlichkeit vorhanden ist, die Erlassung des Gesetzes werde Großbritannien bewegen, die Belänge des Zollvereins durch Aus-

nahme-Maaßregeln zu belästigen, und zwar, weil es an einem Rechtsgrunde dazu fehlt. Wollte man sich aber durch die Möglichkeit, daß Großbritannien ohne allen Rechtsgrund zu solchen Maaßregeln schritte, von der Erlassung eines Gesetzes abhalten lassen, dessen Ziel die Herstellung der Gegenseitigkeit ist, so möge man auf alle freie Bewegung, dem Auslande gegenüber, und auf den Gedanken einer Unabhängigkeit verzichten. Zugleich möge man sich aber auch bewußt sein, daß Preußen sich früher und namentlich im Jahre 1822 durch die Möglichkeit von Gewaltmaaßregeln des Auslandes nicht abhalten ließ, das bereits oben erwähnte Gesetz, wegen bewilligter Begünstigungen inländischer Rhedereien, zu erlassen, ein Gesetz, dessen Grundsatz, in so fern solcher die Herstellung der Gegenseitigkeit bezweckt, demjenigen des jetzt vorgeschlagenen völlig gleich ist.

Daß bei der Ausführung des letztern eine vorübergehende Verletzung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit, den Vorländern gegenüber, nicht wohl zu vermeiden ist, ward oben erwähnt. Im Falle der Vorländer: Belgien, Holland und Dänemark würde eine solche Verletzung erst dann eintreten, sobald diese Länder die Forderungen, zu welchen der Zollverein ihnen gegenüber berechtigt ist, werden befriedigt haben. Von Repressalien kann bei ihnen, eben so wenig, als bei Großbritannien, Frankreich, Spanien, Portugal und Schweden die Rede sein, da, wie weiterhin wird gezeigt werden, die hier in Betracht kommenden Belänge des Zollvereins von allen diesen Ländern schlechter, oder eben so schlecht behandelt werden, als das vorgeschlagene Gesetz die entsprechenden ihrigen behandeln würde. Anders ist dieses bei den Hansestädten, Hannover, Oldenburg und Mecklenburg. Diese behandeln die Belänge des Zollvereins ihren nationalen im Wesentlichen gleich. Repressalien sind aber von ihnen aus dem Grunde nicht zu erwarten, weil es Grundsatz dieser Staaten ist, die Seebelänge aller Nationen, dieselben mögen die ihrigen behandeln, wie sie wollen, ihren nationalen gleich zu stellen. Es würde eine große Unzuträglichkeit sein, wenn die fraglichen Staaten dem Gesetze des Zollvereins mit Repressalien begegneten, während sie von fremden Nationen ungleich drückendere Bestimmun-

gen unerwiedert hinnehmen; wenn sie solches einem Gesetze gegenüber thäten, welches sich als ein vorübergehendes ankündigt, und dessen Zweck darin besteht, den deutschen Seebelängen und somit auch den ihrigen Gegenseitigkeit in den Beziehungen zum Auslande zu erwirken. — So weit, was den Grundsatz von Repressalien abseiten der hier gedachten Staaten betrifft. Daß sie bei der Geringfügigkeit ihrer Gebiete zu Repressalien nicht im Stande sind, ohne sich selbst den größten Schaden zuzufügen, mag beiläufig erwähnt werden.

Der Furcht vor Repressalien des Auslandes können wir als Einwurf gegen die in Rede stehende Maaßregel nicht das kleinste Gewicht beilegen. Aller Folgerichtigkeit bar erscheint aber die in den Schriften Nr. 1 und 2 gleichmäßig ausgesprochene Ansicht, daß Großbritannien gegen „einen Act vollständiger Reciprocität,“ „gleiche gegenseitige Rechte beanspruchend,“ mithin einen Act, wodurch der Zollverein die Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse aus britischen Häfen in irgend welchen Schiffen, oder irgend woher in britischen Schiffen, zum Verbrauche in demselben gar nicht zuließe, weniger würde einwenden können, als wenn der Zollverein Großbritannien nach Maaßgabe des vorgeschlagenen Gesetzes glimpflicher behandelte und die Einfuhr jener Erzeugnisse aus britischen Häfen und in britischen Schiffen zwar zuließe, aber in den Eingangsabgaben ungünstiger stellte, als dieselben Erzeugnisse, aus dem Erzeugungslande in Zollvereinsschiffen eingeführt. Gewiß ist es, daß in dem gedachten Gesetze von 1822 keine Rücksicht darauf genommen ist, ob das Ausland auch völlig so schlecht behandelt werde, als dieses Preußen behandelt, sondern daß das Gesetz ohne Rücksicht auf diesen Punkt die Bestimmungen enthält, welche den eigenen Verhältnissen entsprechen.

Schließlich mag hier noch der oben angeführten Aeußerung in der Veröffentlichung Nr. 3 gedacht werden: daß die Anwendung von Repressalien abseiten Großbritanniens um so weniger zu bezweifeln, als die in Rede stehende Maaßregel besonders gegen den englischen Transitohandel gerichtet sei. Letztere Ansicht möchte schwerlich eine wohl begründete und ihre Entstehung dem Umstande zuzuschreiben sein, daß die Maaßregel nur von dem Standpunkte der

Ostseebelänge aus beurtheilt ist. Wenigstens wird dieselbe in den westlichen Theilen Deutschlands als eine Maaßregel betrachtet, die eben so sehr gegen die Niederlande gerichtet ist. Die richtigste Beurtheilung möchte aber diejenige sein, daß das Gesetz nicht gegen dieses oder jenes Land gerichtet ist, sondern gegen jedes Land, welches die Seebelänge des Zollvereins weniger günstig behandelt, als seine nationalen, und daß es überdies den Zweck hat, den Küstenstaaten einen Reiz zu geben, sich dem Zollvereine anzuschließen.

Verdient die Furcht vor Repressalien, unserer Ueberzeugung nach, nicht die geringste Beachtung, so haben dagegen die Schriften Nr. 1 und 2 darin Recht, daß das vorgeschlagene Gesetz dem Verkehre der Ostseehäfen Opfer auflegt, indem durch dasselbe die Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse aus England, Frankreich, den Niederlanden u. s. w. erschwert wird und dadurch 1) den preußischen Schiffen an der Rückfracht aus diesen Ländern, 2) den in dem betreffenden Einfuhrhandel thätigen Kaufleuten an ihrem Geschäfte, endlich 3) mittelbar dem Absatze der Ausfuhrartikel der Ostseeprovinzen in den genannten Ländern Abbruch geschieht. Nur darin weichen wir von ihnen ab, theils daß sie die Opfer überschätzen, theils daß sie dem im Gesetze liegenden Ersatze keine Rechnung tragen.

Was zunächst die Größe des betreffenden Verkehrs angeht, so beträgt laut des am Schlusse befindlichen Verzeichnisses, welches aus den Mittheilungen des Handelsarchivs zusammengestellt ist, das Gesammtquantum der im Jahre 1845 aus den genannten drei Ländern in preußischen Schiffen in die preußischen Ostseehäfen eingeführten außereuropäischen Erzeugnisse, dem Gewichte nach, kaum sechs Procent der Gesammteinfuhr aus diesen Ländern in preußischen Schiffen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die außereuropäischen Erzeugnisse, verglichen mit denjenigen Artikeln, welche bei den Einfuhren der Ostseehäfen in preußischen Schiffen hauptsächlich in's Gewicht fallen, als: Steinkohlen, Salz und Eisen, die außer allem Verhältnisse werthvolleren sind und demgemäß höhere Frachtsätze tragen, so daß ihr Antheil an der Gesammtfrachtsumme wesentlich höher anzunehmen ist, als derjenige, welchen sie an dem Gesammt-

gewichte haben. — Ferner beträgt laut des gedachten Verzeichnisses das Gesammtquantum der nachstehend erwähnten außereuropäischen Erzeugnisse, welches in 1845 von den genannten drei Ländern in die fraglichen Häfen, sowohl in preußischen, als in fremden Schiffen eingeführt ward, folgende Procentsätze der Gesammteinfuhr derselben Erzeugnisse aus allen Ländern in jene Häfen, als:

Taback roher	11	Procent
Thran	12	„
Farbehölzer	14	„
Zucker, roher	51	„
Caffe	55	„
Reis	64	„
Gewürze	68	„
Baumwolle	85	„
Palm ꝛc. Oel	93	„

So weit, was die Größe des fraglichen Verkehrs betrifft. — Derselbe erleidet durch das Gesetz unstreitig eine Erschwerung, deren Umfang von der Höhe der Begünstigung abhängt, welche der directen Einfuhr bewilligt wird, keineswegs aber, wie man von einigen Seiten anzunehmen scheint, eine gänzliche Unterbrechung. — Angehend den Ersatz, welcher in dem Gesetze liegt, so schmälert dasselbe wohl den Verkehr aus den Zwischenmärkten, begünstigt dagegen aber in gleichem Maaße denjenigen aus den Erzeugungsländern und stellt die preußische Flagge in ein günstigeres Verhältniß, nicht allein bei dem Transporte der in die Ostseehäfen eingeführten außereuropäischen Erzeugnisse, sondern, was von überwiegender Bedeutung ist, auch bei demjenigen des in dem ganzen Zollvereine verbrauchten Quantums dieser Erzeugnisse. Dabei soll nicht in Abrede gestellt werden, daß der erzwungene Ersatz der Einfuhren aus den Zwischenmärkten durch diejenigen aus den Erzeugungsländern mit Nachtheilen verknüpft ist, welche Vortheile letztere an sich auch darbieten mögen; deßgleichen ist anzuerkennen, daß dem Absatze der Ausfuhrartikel der Ostseeprovinzen in Großbritannien, den Niederlanden u. s. w. durch Erschwerung der Einfuhr der außereuropäischen Erzeugnisse aus denselben mittelbar Abbruch geschieht, so wie daß in der

Begünstigung der Einfuhr dieser Erzeugnisse aus den Erzeugungsländern ein ausreichender Ersatz in so fern nicht liegt, als in letztern die Ausfuhrartikel der Ostseeprovinzen nicht einen gleich günstigen Absatz finden, als in Großbritannien u. s. w. Wohl aber dürfte der hiervon zu befürchtende Ausfall ein unbedeutender sein und der Nachtheil, welcher der Gesammtheit aus den besprochenen Verhältnissen erwachsen würde, durch die bereits erwähnte günstigere Stellung der preußischen Flagge aufgewogen werden. — Der Einwurf, daß bei der Einfuhr der außereuropäischen Erzeugnisse aus den Zwischenmärkten eine größere Zahl kleiner Kaufleute ihren Verdienst findet, bei derjenigen aus dem Erzeugungslande aber eine kleinere Zahl großer Kaufleute, erscheint nicht durchgreifend. Es ist hier, wie in allen ähnlichen Fällen, der Gesammtvortheil für das Land ins Auge zu fassen. Schwerlich dürfte es gerechtfertigt sein, um dem kleinen Kaufmanne die Gelegenheit zu erhalten, sich aus den Zwischenmärkten zu versorgen, für das Land auf den Handels- und Frachtvortheil zu verzichten, welcher auf dem Einkaufe im Erzeugungslande und dem Transporte nach dem Zwischenmarkte ruht. — Was aber die erwähnte günstigere Stellung der preußischen Flagge bei dem Transporte außereuropäischer Erzeugnisse angeht, so findet dieselbe in Betreff des in die Ostseehäfen eingeführten Quantums in so fern statt, als, wie aus dem mitgetheilten Verzeichnisse hervorgeht, fremde Flaggen an der Einfuhr dieser Erzeugnisse aus den genannten Zwischenmärkten in 1845 mit 49 Procent Theil nahmen, welcher Antheil im Falle des Gesetzes in einem großen Maaße der preußischen Flagge zufallen dürfte. Die günstigere Stellung, welche das Gesetz der letztern bei dem Transporte des im ganzen Zollvereine verbrauchten Quantums mehrgedachter Erzeugnisse verschaffen würde, spricht für sich selbst. In 1845 betrug dieses Quantum ca. 5 Millionen Ctr., was gleich dem Gewichte ist, welches in demselben Jahre die ganze Einfuhr der preußischen Ostseehäfen in preußischen Schiffen, einschließlich aller Steinkohlen, Salz und Eisen ausmachte. *)

---

*) Behauptet ist, daß die günstigere Stellung, welche das Gesetz der

Gegen das hier Gesagte wird mit Recht eingewandt, daß, wenn das Gesetz angenommen wird, und die Hansestädte nehmen an demselben vermittelst Anschlusses an den Zollverein Theil, daß dann diese Städte den Ostseehäfen gegenüber in einem großen Maaße die Stelle der Zwischenmärkte der genannten drei Länder einnehmen werden, und daß dadurch die bereits große Schwierigkeit für die Ostseehäfen, die Mitbewerbung mit Hamburg zu bestehen, noch zunehmen würde. Unbegründet ist dagegen die Behauptung, daß dieses Verhältniß schon sofort nach Erlassung des Gesetzes, selbst wenn die Hansestädte sich dem Zollvereine nicht anschließen sollten, eintreten würde, und zwar theils weil es anzunehmen sei, daß man die Flaggen der Hansestädte sofort der preußischen gleichstellen werde, anderntheils aber weil an eine genügende Controlle der über die Hansestädte eingehenden Waaren nicht zu denken sei; ja, daß gerade aus letzterm Grunde in dem Gesetze eine Aufforderung für mehrgedachte Städte liege, sich dem Zollvereine *nicht* anzuschließen.

Welcher Grund vorhanden sein mag, anzunehmen, daß man die Flaggen der Hansestädte sofort und ohne deren Beitritt zum Zollvereine der preußischen gleichstellen wird, steht dahin. Wohl hat man solches aus den Worten des Gesetzes, wonach die Zollbegünstigung von der Einfuhr in Zollvereins- oder ihnen *gleich gestellten* Schiffen abhängig gemacht ist, geschlossen, und zwar weil die Schiffe der Hansestädte gleich denjenigen mehrerer anderer Staaten den preußischen vertragsmäßig gleich gestellt sind. Uns scheint dieser Schluß nicht richtig; vielmehr halten wir dafür, daß mit den Worten „oder ihnen gleich gestellten Schiffen" nicht etwa

preußischen Flagge verschaffen würde, selbst für die Rhederei auch deßhalb nicht als eine Wohlthat anzuerkennen sei, weil die Begünstigung aufhören solle, sobald fremde Staaten ihre ungünstigen Gesetze aufheben; das Gesetz würde demnach die preußische Flagge wohl begünstigen, sie aber dem Kränkeln preisgeben, sobald ihr der Schutz wieder entzogen werde. — Hierauf ist zu bemerken, daß letztere Erwartung eine unberechtigte ist, indem der in der Entziehung des Schutzes liegende Nachtheil durch die gleichzeitige Aufhebung der ungünstigen Gesetze des Auslandes ausgeglichen wird.

die Schiffe gemeint sind, welche augenblicklich den preuß. vertragsmäßig gleich gestellt sind, sondern diejenigen, welche zur Zeit der Erlassung des Gesetzes oder später denselben werden gleich gestellt werden, wobei hier die Bemerkung Platz finden mag, daß die Vertragsverhältnisse, beziehentlich Preußens und des Zollvereins, mit den meisten Staaten auf einjährige Kündigung stehen, und daß es anzunehmen ist, es werde vor der Erlassung des Gesetzes eine Revision sämmtlicher Verträge vorgenommen werden.*) — Gesagt ist wohl, daß ohne die Flotten der Hansestädte die ganze Maaßregel eine bedeutungslose sei, da Preußen nur eine sehr kleine Zahl zur transatlantischen Fahrt geeigneter Schiffe besitze. Letzteres ist unstreitig der Fall; wir können aber darin für die Maaßregel eben so wenig einen Nachtheil erkennen, als wir zugeben können, daß sie ohne die Flotten der Hansestädte eine bedeutungslose sei. Das, worin wir ihre Bedeutung erkennen, nämlich, daß der Zollverein ein Gesetz erhält, welches einerseits den Küstenstaaten einen Reiz giebt, sich ihm anzuschließen, andrerseits aber ihn in den Stand setzt, die Gesetze des Auslandes zu erwiedern, ist ohne die Flotten der Hansestädte zu erreichen. Weit entfernt aber, in der Geringfügigkeit der Zahl preußischer zu transatlantischen Reisen geeigneter Schiffe für die Maaßregel einen Nachtheil zu erkennen, sehen wir darin vielmehr

*) Es wäre denkbar, daß man nur diejenigen Staaten zu dem Anspruche gleicher Behandlung von Seiten des Zollvereins berechtigt hielte, deren nationale Flagge Vorzüge besitzt, und die solche dem Zollvereine einräumen, nicht aber Staaten, wie die Hansestädte, Hannover u. s. w., welche die Flaggen aller Staaten ihren nationalen gleichstellen, diese mögen letztere so günstig oder ungünstig behandeln, wie sie wollen.

Vollkommen stimmen wir dem Majoritätsgutachten darin bei, daß die Schiffe derjenigen Staaten, mit denen Verträge bestehen, welche deren Flaggen der nationalen gleichstellen, an der vorgeschlagenen Zollvergünstigung Theil zu nehmen berechtigt sind, selbstverständlicher Weise indessen nur so lange, als die Verträge in Kraft bleiben. — Im sechszehnten Hefte des Janus von 1847 befindet sich eine von uns über „das Verhältniß der bestehenden Schifffahrtsverträge und Uebereinkünfte Preußens und des Zollvereins zur Erlassung eines Differentialzollgesetzes abseiten des letztern" angestellte Untersuchung, welche über die Dauer und den Inhalt der Verträge Auskunft giebt.

einen Vortheil, in sofern als dadurch eine langsame Wirkung des Gesetzes bedingt wird; eine Wirkung, welche zur Folge haben wird, daß sich die Verhältnisse dem Gesetze ohne eine schroffe Verletzung bestehender Beziehungen allmälig anpassen.

Indem wir die Frage über die Gleichstellung der Flaggen der Hansestädte auf sich beruhen lassen, wenden wir uns zu derjenigen, welche die Controlle der über diese Städte, so wie über die Vorländer im Allgemeinen eingehenden Waaren betrifft. Ueber diesen Punkt sprachen wir unsere Ansicht in dem Aufsatze: „Zollvereinsfragen" aus und nehmen darauf Bezug. Hier mag nur zur Entgegnung auf den betreffenden Einwurf dienen, daß ohne eine genügende Controlle an die Einführung der Maaßregel überhaupt nicht zu denken ist. Verständige man sich nur erst darüber, ob dieselbe wünschenswerth ist, angenommen, daß eine genügende Controlle zu beschaffen sei. Erkennt man sie selbst in diesem Falle für nicht wünschenswerth, so ist es nutzlos, auf die Frage des Wie der Controlle einzugehen, wogegen die Verständigung über diese sehr erleichtert wird, sobald man darüber eins ist, daß die Maaßregel überhaupt wünschenswerth sei. Ohne eine Verständigung über das „Ob der Maaßregel" dürfte aber diejenige über das „Wie der Controlle" sehr schwer zu erreichen sein.

Der Einwurf einer den Ostseehäfen durch das Gesetz erschwerten Mitbewerbung mit Hamburg, selbst so lange dieses dem Zollvereine nicht beigetreten ist, dürfte als unbegründet erkannt werden, wogegen die Mitbewerbung unstreitig erschwert wird, sobald Hamburg sich dem Zollvereine nach Annahme des vorgeschlagenen Gesetzes anschließt. Wohl hat man dagegen geltend gemacht, wie es nicht denkbar sei, daß man die Hansestädte an den Vortheilen des Gesetzes je würde Theil nehmen lassen, ohne vorher eine völlige Gleichstellung in den Zollcontrollmaaßregeln in den Hansestädten und den Ostseehäfen, oder wenigstens den bedeutenderen Einfuhrhäfen, jedenfalls aber dem bedeutendsten, nämlich Stettin, zu bewirken, möge nun die Gleichförmigkeit hergestellt werden, auf welche Weise sie wolle. Hierin würde aber für Stettin ein Vortheil liegen, welcher die demselben durch das Gesetz bereitete Er-

schwerung der Mitbewerbung überwiege.*) Der hiegegen erhobene Einwand, daß die Gleichstellung nicht von der Einführung des Gesetzes abhängig gemacht zu werden brauche, und daß, falls Erleichterungen in den Controllmaaßregeln wünschenswerth und zuläßig gehalten werden, kein Grund vorhanden sei, solche bis dahin aufzuschieben, sei in so fern nicht durchgreifend, als die freie Bewegung in den Hansestädten durch die fast nur nominellen Zölle, welche dieselben erheben, so wie dadurch bedingt werde, daß eben keinerlei Unterschied in den Zöllen in Bezug auf den Ort, woher, und die Flagge, unter welcher die Waaren eingeführt werden, stattfinde. In dieser Beziehung würde eine Aenderung einzutreten haben, sobald die Hansestädte sich dem Zollvereine nach Annahme eines Differentialzollgesetzes anschlössen, und demnach ließe sich erst von diesem Umstande die besprochene Gleichstellung Stettins erwarten. — Dieser Beweisführung ist in mehreren Punkten beizustimmen; nur erscheint die Widerlegung des Einwandes, daß die Gleichstellung nicht von der Einführung des Gesetzes abhängig gemacht zu werden brauche, in so fern nicht haltbar, als einerseits die bestehenden Zollcontrollmaaßregeln der Ostseehäfen nicht etwa durch einen Unterschied in den Zöllen in Bezug auf den Ort, woher, und die

*) Daß hauptsächlich Stettin bei der vorliegenden Frage über die Erschwerung der Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse betheiligt ist, geht aus nachstehendem, aus den Mittheilungen des Handelsarchivs angefertigten Verzeichnisse des Verhältnisses der Einfuhr dieses Hafens zu der betreffenden Gesammteinfuhr der preußischen Ostseehäfen im Jahre 1845 hervor, als:

	Gesammteinfuhr der preußischen Ostseehäfen.	Einfuhr Stettins.
Zucker, roher	448,809 Ctr.	346,587 Ctr.
Thran	205,573 =	199,427 =
Farbeholz	170,930 =	163,158 =
Reis	103,710 =	91,929 =
Caffe	88,538 =	60,034 =
Palm= 2c. Oel	61,503 =	61,273 =
Baumwolle	23,766 =	8,032 =
Gewürze	23,714 =	17,193 =
Taback	10,629 =	3,427 =

Flagge, unter welcher die Waaren eingehen, bedingt werden, und als andrer Seits unter allen Umständen darauf Bedacht genommen werden dürfte, den Hansestädten die möglichst freie Bewegung zu erhalten. Jedenfalls möchte die Gleichstellung nur theilweise von der Einführung des Gesetzes abhängen und es deßhalb kaum angemessen sein, das ganze Gewicht derselben in Gegenrechnung für die erwähnte Erschwerung der Mitbewerbung Stettins zu bringen, ein wie großer Ersatz in ihr auch liegen würde. — Es komme davon indessen so viel oder so wenig auf Rechnung des Gesetzes, als es wolle; immer wird ein Theil diesem zuzuschreiben und darin, so wie in den Vortheilen, die das Gesetz der preußischen Flagge sichert, endlich in der mittelbaren Wirkung desselben ein volles Gegengewicht für jene Erschwerung zu finden sein.

Schließen wir hiemit die Erörterung der Einwirkung des Gesetzes auf den Verkehr der Ostseehäfen und wenden uns einigen einzelnen Bemerkungen in der Schrift Nr. 2. zu, über welche eine Verständigung wünschenswerth erscheint. In einem Gutachten der königsberger Kaufmannschaft, welches in derselben mitgetheilt ist, heißt es:

> „Eben so können wir nicht darin übereinstimmen, daß die meisten größern Nationen unsere Schiffe in ihren Häfen beschweren und hintenansetzen oder gar ausschließen. Mit Ausnahme Englands werden unsere Schiffe in fast allen auswärtigen Häfen eben so wie in unseren Häfen die auswärtigen Schiffe behandelt."

Der Sinn dieser Worte ist uns nicht ganz klar. In Bezug auf die Abgabe von dem Schiffskörper werden nämlich preußische Schiffe, dem Grundsatze nach, in allen auswärtigen Häfen und somit auch in England eben so behandelt, wie die auswärtigen Schiffe in preußischen Häfen und zwar in Folge des Gesetzes vom 20. Juni 1822, welches die höheren Hafenabgaben für die Schiffe derjenigen Nationen anordnet, welche die preußischen Schiffe nicht gleich den inländischen behandeln. — Es kann sich mithin die gedachte Bemerkung nicht wohl auf die Abgaben vom Schiffskörper beziehen. Sind aber diejenigen von der Ladung preußischer Schiffe gemeint,

so werden in dieser Beziehung die preußischen Schiffe von den meisten größeren Nationen und nicht etwa nur von England anders und zwar ungünstiger behandelt, als die auswärtigen Schiffe in preußischen Häfen. Während nämlich in diesen von den Ladungen der Schiffe aller Nationen, sie mögen herkommen, woher sie wollen, dieselben Zölle erhoben werden, als von den nämlichen Ladungen preußischer Schiffe, schließt Großbritannien die Ladungen preußischer Schiffe in indirecter Fahrt, so wie außereuropäische Erzeugnisse aus preußischen Häfen unter jeder Flagge von dem Verbrauche des Landes ganz aus; Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Spanien und Portugal, anderer Staaten nicht zu gedenken, aber belegen die Ladungen preußischer Schiffe in indirecter Fahrt mit höhern Zöllen, als dieselben Ladungen in ihren nationalen Schiffen, oder erheben höhere Zölle von Waaren aus preußischen Häfen, als von denselben Waaren aus dem Erzeugungslande.

Es ist nicht anzunehmen, daß der königsberger Kaufmannschaft dieses unbekannt sein sollte, und müssen wir vermuthen, daß mit der betreffenden Bemerkung derselben etwas hat gesagt werden sollen, was wir solcher zu entnehmen nicht im Stande sind.

In derselben Schrift Nr. 2. befindet sich auch ein Gutachten der Aeltesten der Kaufmannschaft von Danzig, worin es heißt:

„Worin bestehet der Vortheil des Landes bei der vaterländischen Rhederei? Gewiß nicht hauptsächlich in dem Nettogewinn des Rheders, sondern

1) in dem Schiffsbau;
2) in der Verwerthung des dazu erforderlichen Materials;
3) in der Verwerthung der Landesproducte zur Verproviantirung der Schiffe;
4) in der Erwerbsquelle für aus Einheimischen bestehende Seeleute.

Alle diese Vortheile werden nur erreicht, wenn die Schiffe im Lande gebaut werden und von und nach dem eigenen Lande fahren. Der Vorzug der Zollvergütung soll aber ausgedehnt werden auf alle Nordseehäfen zwischen Schelde und Elbe.

Wenn nun in dieser Hinsicht die Nachtheile unserer Mauth-

gesetze sehr richtig hervorgehoben werden, und der Sundzoll dazu gerechnet wird, ist es alsdann denkbar, daß unsere Schiffe, wenn sie auf die Zollvergütung Anspruch machen wollen, auf andere Häfen werden fahren können, als auf die bekannten Nordseehäfen?

Wo bleiben alsdann die als dem Lande im Allgemeinen zugehend oben benannten Vortheile der inländischen Rhederei? Und was verbleibt dem Rheder, wenn er sein Geschäft nicht selbst betreiben (kann?), den Schiffshaushalt, die Reparaturen ꝛc. alles durch fremde Hände gehen lassen muß — ein Weg für das Schiff wie der des Schafes durch eine Dornenhecke."

Der vorstehenden Bezeichnung der Vortheile, welche dem Lande aus der vaterländischen Rhederei erwachsen, stimmen wir vollkommen bei, desgleichen der Behauptung, daß dieselben alle nur dann erreicht werden, wenn die Schiffe im Lande gebaut werden und von und nach dem eigenen Lande fahren.

Weniger einverstanden sind wir damit, daß im Falle des Gesetzes preußische Schiffe, wenn sie auf die Zollvergütung Anspruch machen wollen, nur auf die Nordseehäfen werden fahren können, wogegen wir einräumen, daß in diesem Falle die größere Zahl der geeigneten Schiffe auf jene Häfen, und nur die kleinere Zahl auf Ostseehäfen fahren wird.

Unverständlich aber ist uns die letzte Frage des Gutachtens: Wo bleiben alsdann (nämlich im Falle der Fahrten auf die Nordseehäfen) die als dem Lande im Allgemeinen zugehend bezeichneten Vortheile der Rhederei? — Es verbleiben nämlich dem Lande selbst in diesem Falle der Vortheil Nr. 1. ganz, die Vortheile Nr. 2 und 4. aber zum größern Theile. Außerdem aber bleibt ihm der Nettogewinn des Rheders; es bleibt ihm der Vortheil, daß seinen Schiffen Auswege geöffnet werden, welche ihnen jetzt fehlen. Das Bild des Schafes durch die Dornenhecke mag sehr bezeichnend sein; nur ist es in so fern nicht schlagend, als Niemand den Rheder zu seinem Geschäfte zwingt. Findet er wegen des Weges durch die Dornenhecke keinen Vortheil dabei, Schiffe für die Fahrt auf die Nordseehäfen zu halten, so wird er es eben nicht thun; findet er es aber

trotz dessen vortheilhaft, so führt ihm das Gesetz einen Gewinn zu, den er vorher nicht hatte.

Wohl mag dem Gutachten die Ansicht zum Grunde liegen, daß man fortfahren werde, im Auslande gebaute Schiffe auf die seitherige Weise zu naturalisiren, und vollkommen Recht hat es, daß im Falle der Benutzung auswärtig gebauter Schiffe und deren Fahrt auf die Nordseehäfen dem Lande von den aufgezählten Vortheilen 1 bis 4. so gut wie Nichts zukommt. Zweifeln möchten wir aber, daß im Falle des Gesetzes mit dem Naturalisiren fremder Schiffe auf die seitherige Weise wird fortgefahren werden.

In Vorstehendem waren wir bemüht, das Unbegründete in den Einwürfen der genannten Veröffentlichungen zu widerlegen. Lassen wir eine Beleuchtung der in denselben aufgestellten Behauptung folgen: daß einer der Zwecke der Maaßregel, und zwar die Begegnung der Gesetze des Auslandes, auf eine geeignetere Weise, als die vorgeschlagene, zu erreichen sei. Diese Behauptung ist in der Veröffentlichung Nr. 4. enthalten, einer Veröffentlichung, welcher ein großes Gewicht beigelegt ist, nicht allein, weil sie von vierzehn Landtagsabgeordneten der Ostseeprovinzen unterzeichnet ist, sondern auch, weil bekannte Namen aus dem Handelsstande fast aller größern Seestädte dieser Provinzen sich mit dem Inhalte einverstanden erklärt haben. Aus diesem Grunde glauben wir, auf eine etwas umständlichere Prüfung der Behauptung eingehen zu dürfen. Folgendes sind die betreffenden Worte der genannten Veröffentlichung:

„. . . Da den directen Beziehungen aus außereuropäischen Productionsländern positive Hindernisse nicht entgegenstehen, so wird die vorgeschlagene Maaßregel (der Differentialzölle) weniger ein Beförderungsmittel (der directen Beziehungen?) als eine entschiedene Beschränkung des indirecten Verkehrs sein, welcher unter gewissen Verhältnissen vortheilhafter betrieben werden kann, als der directe.

Um einer Beeinträchtigung zu begegnen, welche der vaterländischen Rhederei durch die Schifffahrtsgesetze anderer Nationen zugefügt werden, sind die Differentialzölle im Allgemeinen nicht

nöthig. Es genügt bei Schließung von Handels- und Schifffahrtsverträgen,

für Begünstigungen, Gegenbegünstigungen und für jede einzelne Beschränkung eine entsprechende Repressalie anzuordnen."

Verstehen wir diese Worte recht, so wollen sie sagen, daß die Anordnung einer entsprechenden Repressalie für jede einzelne Beschränkung, welche die Schifffahrtsgesetze anderer Nationen der vaterländischen Rhederei auflegen, den indirecten Verkehr weniger beschränken würde, als das vorgeschlagene Differentialzollgesetz, welches alle indirecten Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse gleichmäßig trifft.

Untersuchen wir die Richtigkeit dieser Ansicht. Fassen wir zuerst die Beschränkungen in's Auge, welche die fremden Schifffahrtsgesetze nicht etwa nur der preußischen Rhederei, sondern dem preußischen Seeverkehre im Allgemeinen, einschließlich des Seehandels, auflegen, da nämlich jene Gesetze den ganzen Seeverkehr berühren, und entwerfen wir dann ein Bild der Verhältnisse, wie sie sein würden, wenn für jede einzelne Beschränkung des Auslandes eine entsprechende Repressalie angeordnet wird. Wir werden uns dabei, um nicht zu weitläuftig zu sein, auf die Gesetze der hauptsächlichsten europäischen Staaten und zwar auf diejenigen Bestimmungen derselben beschränken, welche den Verkehr mit außereuropäischen Erzeugnissen betreffen, als denjenigen, auf den es bei der vorliegenden Frage zunächst ankommt, aber auch von diesen Bestimmungen nur die wesentlichsten Punkte hervorheben und namentlich die Gesetze, durch welche der Verkehr mit den eigenen Colonien der verschiedenen Staaten geregelt wird, von der Untersuchung ausschließen. Es kommt hier nämlich nicht darauf an, die Frage der Beschränkungen, welche die fremden Schifffahrtsgesetze dem preußischen Seeverkehre auflegen, zu erschöpfen, als vielmehr an einer bestimmten Klasse derselben die Richtigkeit der fraglichen Ansicht zu prüfen. Dabei möge man sich nicht daran stoßen, daß die den Verkehr mit außereuropäischen Erzeugnissen betreffenden Gesetze des Auslandes für die Ostseehäfen, so weit es den Handel aus denselben mit jenen Erzeugnissen betrifft, in den meisten Fällen keine

oder geringe Bedeutung haben. Theils nämlich haben jene Gesetze, wie im Falle Schwedens, auch für den Handel aus den Ostseehäfen eine praktische Bedeutung; theils aber handelt es sich um ein Gesetz, welches die Seebelänge von ganz Norddeutschland in's Auge faßt, und für diese sind die genannten Gesetze des Auslandes von sehr wesentlicher praktischer Bedeutung.

Um mit Großbritannien anzufangen, so läßt es, wie bereits erwähnt, die Einfuhr der Erzeugnisse Asiens, Afrikas und Amerikas aus europäischen Häfen, so wie die Einfuhr derselben Erzeugnisse in anderen, als britischen oder den Schiffen des Erzeugungs- und Ausfuhrlandes, zum Verbrauche des Landes nicht zu.

Frankreich und Belgien besteuern außereuropäische Erzeugnisse, wenn sie aus europäischen Häfen und in anderen, als beziehentlich französischen und belgischen Schiffen kommen, wesentlich höher, als dieselben Erzeugnisse, direct aus dem Erzeugungslande in nationalen Schiffen eingeführt.

In Holland bezahlen alle Waaren und somit auch außereuropäische Erzeugnisse, in holländischen Schiffen eingeführt, in der Regel 10 Procent weniger Zoll, als dieselben Einfuhren in fremden Schiffen.

Dänemark erläßt auf die hauptsächlichsten außereuropäischen Erzeugnisse bei der directen Einfuhr in dänischen Schiffen und, falls in demselben Schiffe ein entsprechendes Quantum inländischer Erzeugnisse nach einem außereuropäischen Hafen dagegen ausgeführt ist, 25 Procent vom Zolle.

Schweden erläßt desgleichen auf die directen Einfuhren transatlantischer Erzeugnisse in schwedischen Schiffen 15 bis 33⅓ Procent vom Zolle, nach Maaßgabe der Entfernung des Ausfuhrlandes.

Spanien erhebt von außereuropäischen Erzeugnissen bei der directen Einfuhr in nationalen Schiffen geringere Zölle, als von denselben Erzeugnissen aus europäischen Häfen in fremden Schiffen. Erzeugnisse China's werden nur in spanischen Schiffen zugelassen.

In Portugal bezahlen alle Waaren und somit auch außereuropäische Erzeugnisse in fremden, dem Erzeugungslande der Waa-

ren nicht angehörenden Schiffen eingeführt, 20 Procent mehr Zoll, als dieselbe Einfuhr in portugiesischen oder in Schiffen des Erzeugungslandes.

Hinzugefügt mag werden, daß die preußischen Schiffe den holländischen in der directen, den dänischen und schwedischen aber auch in der indirecten Fahrt, vertragsmäßig gleichgestellt sind.

Aus Vorstehendem geht hervor, daß Großbritannien die Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse aus preußischen Häfen und in preußischen Schiffen zum Verbrauche des Landes gar nicht zuläßt; daß Holland und Portugal Unterschiedszölle zum Nachtheile der preußischen Flagge, Dänemark und Schweden Unterschiedszölle zum Nachtheile des Handels aus preußischen Häfen, endlich Frankreich, Belgien und Spanien Unterschiedszölle zum Nachtheile sowohl der preußischen Flagge, als auch des Handels aus preußischen Häfen haben; und zwar ist die Größe des Unterschieds nicht allein bei den verschiedenen Staaten verschieden, sondern auch bei den einzelnen Staaten verschieden, beziehentlich nach Maaßgabe des Artikels, der Entfernung des Ausfuhrlandes und der Flagge, ob letztere nämlich diejenige des Ausfuhrlandes oder sonst eines fremden Landes ist.

So weit die Beschränkungen, welche die Schifffahrtsgesetze anderer Nationen dem Verkehre mit außereuropäischen Erzeugnissen in preußischen Schiffen und aus preußischen Häfen auflegen. Denken wir uns demnächst die Verhältnisse, wenn nach Anleitung der Behauptung, welche in der in Rede stehenden Veröffentlichung aufgestellt ist, für eine jede einzelne Beschränkung eine entsprechende Repressalie angeordnet wird. Außereuropäische Erzeugnisse würden in diesem Falle 1) von Großbritannien kommend, oder auch in britischen Schiffen irgend woher kommend, vom Verbrauche Preußens ganz auszuschließen; 2) in holländischen Schiffen aus nicht holländischen Häfen kommend, in der Regel 10 Procent; 3) in portugiesischen Schiffen 20 Procent; 4) von Dänemark und Schweden kommend 15 bis 33⅓ Procent; 5) von Frankreich, Belgien und Spanien kommend, oder auch in den Schiffen dieser Staaten irgend woher kommend, schlechter im Zolle zu stellen sein, als die

directe Einfuhr in preußischen Schiffen und zwar bei den letzten Staaten schlechter, je nachdem diese die verschiedenen Artikel, aus den verschiedenen Theilen der Erde unter den verschiedenen Flaggen kommend, verschieden besteuern.

Welche von beiden Maaßregeln, nämlich:

1) die Erlassung des vorgeschlagenen Gesetzes, wodurch außereuropäischen Erzeugnissen in Zollvereins- oder gleichgestellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct eingeführt, eine Begünstigung in den Eingangsabgaben bewilligt wird, demnach ein Gesetz, welches die indirecten Einfuhren aus allen Ländern und unter allen nicht gleichgestellten fremden Flaggen gleich behandelt; oder

2) diejenige, welche die besprochene Veröffentlichung für genügend hält, nämlich: die Anordnung entsprechender Repressalien für jede einzelne Beschränkung des Auslandes, in welchem Falle die Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse aus Großbritannien oder in britischen Schiffen zum Verbrauche des Landes gar nicht zugelassen, den andern Staaten gegenüber aber eine Menge der verschiedensten Zollsätze einzuführen sein würden;

den indirecten Verkehr am meisten zu beschränken droht, glauben wir nach dem Gesagten der Beurtheilung des Lesers überlassen zu dürfen. Bei uns findet kein Zweifel darüber statt, daß solches die Maaßregel Nr. 2. ist. Freilich trifft diejenige Nr. 1. nicht allein die Einfuhren aus Großbritannien, Frankreich, Belgien, Holland Dänemark, Schweden, Spanien und Portugal, sondern gleichmäßig auch die Einfuhren aus allen noch übrigen Zwischenmärkten, und namentlich aus den Hansestädten, was von dem Standpunkte der Ostseehäfen aus einige Beachtung verdient. Während nämlich im Falle der Anordnung einer entsprechenden Repressalie für jede einzelne Beschränkung die Einfuhren aus den Hansestädten, bei der von denselben befolgten völligen Handelsfreiheit, ohne alle Beschränkung bleiben würden, trifft das Differentialzollgesetz diese Einfuhren, so lange die Hansestädte nicht Glieder des Zollvereins sind gleichmäßig mit allen andern indirecten Einfuhren. Nichts desto we-

niger bleibt die Beschränkung, welche das in Rede stehende Gesetz dem indirecten Verkehre im Allgemeinen auflegt, immer wesentlich kleiner, als diejenige, welche demselben erwächst, falls für jede einzelne Beschränkung des Auslandes eine entsprechende Repressalie angeordnet wird.

Bei dem vorstehenden Vergleiche sind, wie erwähnt, nur die Beschränkungen in's Auge gefaßt, welche die fremden Schifffahrtsgesetze dem Verkehre mit außereuropäischen Erzeugnissen auflegen. Wollte man für alle Beschränkungen des Auslandes eine entsprechende Repressalie anordnen, so würden diese in's Unendliche zu gehen haben, und wohl darf es als ein Verdienst des Gesetzes bezeichnet werden, daß es sich auf den Verkehr mit außereuropäischen Erzeugnissen, als den in jeder Beziehung wichtigsten beschränkt, nichts desto weniger aber dem Zollvereine ein Unterhandlungsmittel giebt, welches gegen alle die Ladung betreffenden Beschränkungen des Auslandes mit Nutzen anzuwenden ist.

Sind wir nicht im Stande, die besprochene Behauptung für eine richtige zu erkennen, so mag hier zu Gunsten des von uns vertheidigten Gesetzes noch der Umstand hervorgehoben werden, daß der Weg desselben in Preußen schon einmal betreten ist, und zwar bei Gelegenheit des mehrgedachten Gesetzes von 1822. Auch da ordnete man nicht eine entsprechende Repressalie für jede einzelne Beschränkung des Auslandes an, sondern erließ ein Gesetz, welches alle fremden Staaten gleichmäßig traf.

Wohl ist es anzuerkennen, daß das vorgeschlagene Differentialzollgesetz, wie bereits oben erwähnt, die Gegenseitigkeit mit dem Auslande nicht so vollkommen herzustellen im Stande ist, als solches die Anordnung einer entsprechenden Repressalie für jede einzelne Beschränkung des Auslandes thun würde. Es ist eben so wenig dazu im Stande, wie das mehrgenannte Gesetz von 1822 im Stande war, vollkommene Gegenseitigkeit in Betreff der den Schiffskörper treffenden Abgaben herzustellen, d. h. eine Gegenseitigkeit der Art, daß die fremden Belänge in den preußischen Häfen mit ganz denselben Beschränkungen getroffen werden, welche die preußischen Belänge in fremden Häfen treffen. Dagegen macht das in

Rede stehende Gesetz den Anspruch, daß, falls den betreffenden Gesetzen des Auslandes überhaupt entgegengetreten werden soll, solches durch seine Bestimmungen auf die den Verhältnissen des Zollvereins angemessenste Weise geschieht.

In den angezogenen Worten der Veröffentlichung Nr. 4. wird auch des Mittels der Unterhandlungen mit dem Auslande gedacht, als eines geeigneten, den Beschränkungen desselben zu begegnen: man soll für Begünstigungen Gegenbegünstigungen anordnen. Worin letztere bestehen sollen, sagt die Veröffentlichung nicht, und steht es dahin, was dabei gedacht ist. Wir sind der Meinung, daß das vorgeschlagene Gesetz sich unter Erwägung aller Verhältnisse als das geeignetste Mittel erweist, um Gegenbegünstigungen anordnen zu können, und gerade mit aus dem Grunde erscheint es empfehlenswerth. Ohne ein Unterhandlungsmittel, wie ein solches in dem Gesetze liegt, dürften aber alle Unterhandlungen nach wie vor fruchtlos bleiben. Zur Verständigung über diesen Punkt erinnern wir daran, wie fruchtlos nach hergestelltem Frieden alle Bemühungen Preußens waren, Großbritannien auf dem Wege der Unterhandlungen zur Gleichstellung der preußischen Flagge in der directen Fahrt zu bewegen, und daß sie erst dann einen Erfolg hatten, als Preußen sich durch das oft angezogene Gesetz von 1822 das Unterhandlungsmittel aneignete. Großbritannien gewährte in dem Vertrage von 1824 die gewünschte Gleichstellung der preußischen Flagge in der directen Fahrt. — Unterhandlungen ohne Unterhandlungsmittel dürften sich aber, wie erwähnt, auch ferner als nutzloser Kraftaufwand erweisen.

In dem Gesagten glauben wir auf die hauptsächlichsten Einwürfe abseiten der Vertreter der Ostseebelänge geantwortet zu haben. Wir waren bemüht zu beweisen, 1) daß die Furcht vor Repressalien des Auslandes, namentlich Großbritanniens, deßhalb eine unbegründete sei, weil das Gesetz eben nur die Herstellung der Gegenseitigkeit bezweckt; 2) daß die Opfer, welche solches dem Verkehre der Ostseehäfen in gewissen Richtungen auflegt, durch Begünstigung desselben in andern Richtungen, durch die Vortheile, die es der preußischen Flagge sichert, endlich durch die mittelbare

Wirkung des Gesetzes aufgewogen werden; 3) daß das allseitig gutgeheißene Mittel, den Beschränkungen des Auslandes zu begegnen, den Verkehr ungleich mehr belästigen würde, als solches von dem vorgeschlagenen Gesetze zu erwarten steht. — Was wir nicht bewiesen haben und zu beweisen auch nicht unternahmen, ist, daß dasselbe der Freiheit des Verkehrs keine Fesseln anlegt. Unverkennbar thut es dies, stellt dagegen aber die Entfernung der Fesseln in Aussicht, welche die Gesetze des Auslandes dem Verkehre der Ostseeprovinzen, gleich aller übrigen deutschen Küstenstaaten auflegen; es stellt einen Zustand in Aussicht, wo alle Fesseln gegenseitig fallen.

Auf Fragen, wie diejenigen, in wie fern die Größe der preußischen Rhederei den Anforderungen entspricht, welche in dieser Beziehung gemacht werden können, in wie fern andere Maaßregeln geeigneter sind, ihren Aufschwung zu befördern, oder überhaupt den Wohlstand der Ostseeprovinzen zu erhöhen, sind wir absichtlich nicht eingegangen, da sie, wie nützlich ihre Untersuchung an sich auch sein mag, zu der vorliegenden Frage in keiner unmittelbaren Beziehung stehen. — Möge die preußische Rhederei eine Höhe haben, welche sie wolle, so liegt darin weder ein Für, noch ein Gegen eine Maaßregel, welche, nach der Ansicht ihrer Freunde, auf die Entwicklung der Rhederei nur günstig einwirken kann. Daß aber Raum zu einer solchen Entwicklung vorhanden ist, wird von keiner Seite in Abrede gestellt. *) — Betreffend die Frage, in wie fern andere Maaßregeln geeigneter sind, den Aufschwung der Rhederei

*) In den Veröffentlichungen Nr. 3 und 4. heißt es, die preußische Flagge sei in ihrer Entwicklung ohne Schutzzölle fortgeschritten; eine Behauptung, welche mit dem Thatbestande schwer in Einklang zu bringen ist. Das Gesetz vom 20. Juni 1822, „wegen bewilligter Begünstigungen inländischer Rhedereien,“ gewährt nämlich unverkennbar für den Schiffskörper einen Schutzzoll, und zwar, dem Grundsatze nach, einen ähnlichen Schutzzoll, wie der in dem vorgeschlagenen Gesetze für die Ladung angeordnete. — Sei es in Folge des Gesetzes von 1822 und des dadurch bedingten Vertrages mit Großbritannien von 1824, sei es in Folge anderer Umstände, gerade von der Zeit fängt ein Aufschwung in der preußischen Rhederei an. Während nämlich der Bestand derselben von 68,080 Lasten in 1815 auf 58,007 Lasten Ende 1825 heruntergegangen war, ist er seitdem mit einigen Schwankungen allmälig auf 113,650 Lasten Ende 1846 gestiegen.

zu befördern, oder überhaupt den Wohlstand der Ostseeprovinzen zu erhöhen, so sind wir damit ganz einverstanden, daß es Mittel giebt, namentlich die in den Veröffentlichungen empfohlenen Schiffsprämien, Aufhebung des Sundzolls und dergleichen mehr, welche solches ungleich unmittelbarer bewirken würden, als das vorgeschlagene Gesetz; nur dürfte darüber Meinungsverschiedenheit stattfinden, in wie fern dieselben aus andern Rücksichten zulässig sind oder nicht. Handelte es sich um eine Untersuchung, wie die Rhederei, wie der Wohlstand der Ostseeprovinzen am besten zu heben seien, so würde es ganz an seiner Stelle sein, die etwa empfohlenen verschiedenen Mittel gegen einander abzuwägen. Die vorliegende Frage ist aber eine andere, und verzichten wir aus diesem Grunde darauf, jene Punkte hier zur Erörterung zu bringen.

Waren wir bemüht, den Einwürfen zu begegnen, welche abseiten der Vertreter der Ostseebelänge gegen das Gesetz erhoben sind, so müssen wir doch in Abrede stellen, daß dasselbe überhaupt von dem Standpunkte einzelner Provinzen aus beurtheilt werden könne. Das Gesetz in seinen Wirkungen, nicht etwa nur für den preußischen Staat, sondern für den Zollverein, ja, mehr oder weniger für ganz Deutschland, will vielmehr von dem Standpunkte des Zollvereins aus, mit seinen Flußgebieten vom Rhein bis zur Memel, beurtheilt sein.

5) Ueber Differentialzölle im Verhältniß des deutschen Zollvereins u. s. w.
6) Nationale Handelspolitik. Differentialzölle? Schifffahrtsgesetz? u. s. w.
7) Das Differentialzoll-System nach den bei mehreren Nordseestaaten zur Erörterung gekommenen Vorschlägen u. s. w.

Von den vorstehend genannten Veröffentlichungen, welche den Grundsatz der Differentialzölle mehr oder weniger entschieden verwerfen, ist die wichtigste Nr. 7, die bekannte hamburgische Denkschrift. — Ehe wir auf dieselbe eingehen, gedenken wir zuvor der Schrift Nr. 5, welcher wegen ihres Verfassers einige Wichtigkeit beigelegt ist.

Ihre Aufgabe besteht darin, durch Darlegung der bei der Differentialzollfrage in Betracht kommenden Momente zur Verständigung über dieselbe beizutragen. Sie beleuchtet zu dem Ende die verschiedenen Arten von Differentialzöllen und begleitet eine Zusammenstellung der gemachten verschiedenen Vorschläge mit prüfenden Bemerkungen. Das Ergebniß ihrer Ausführungen ist, daß der Zollverein nicht in der Lage sei, durch Differentialzölle irgend etwas Großes zu erzielen, daß von einer Verwirklichung der gemachten Vorschläge keine Rede werde sein können, daß die Anordnung von Differentialzöllen nur zulässig sein werde, wenn sich Gelegenheiten zum Abschlusse vortheilhafter Handelsverträge darbieten, oder wenn sich dringende Veranlassung ergiebt, Retorsionsmaaßregeln in der Form von Differentialzöllen zu ergreifen. Höchstens

könnte die Rede davon sein, zur Förderung des directen Verkehrs mit transatlantischen Ländern, einzelne indirect eingehende überseeische Waaren mit erhöhten Abgaben zu belegen, in so fern solches practisch ausführbar sein sollte. Empfohlen wird die Erhebung außerordentlicher Flaggengelder, auch die Frage aufgeworfen, ob die Rhederei durch die Gewährung von Prämien zu unterstützen sein möchte?

Das Ergebniß der Ausführungen ist wenig entscheidend. Die Schrift sagt: die Anordnung von Differentialzöllen wird zulässig sein, wenn sich dringende Veranlassung ergiebt, Retorsionsmaaßregeln zu ergreifen; es kann die Rede davon sein, einzelne indirect eingehende überseeische Waaren mit erhöhten Abgaben zu belegen, in so fern solches practisch ausführbar sein sollte. Die Fragen, ob dringende Veranlassung zu Retorsionsmaaßregeln vorhanden, ob es practisch ausführbar, einzelne indirect eingehende Waaren mit erhöhten Abgaben zu belegen, läßt sie unerledigt, während es mehr oder weniger diese Fragen sind, auf welche es ankommt.

Wegen des Mangels an Entschiedenheit in dem Ergebnisse (für gewisse Fälle stimmt der Verfasser, wie gezeigt, den durch das Gesetz angeordneten Differentialzöllen bei) verzichten wir darauf, auf die Ausführungen der Schrift im Allgemeinen einzugehen. Nur da, wo dieselbe eine Maaßregel ohne Vorbehalt empfiehlt, fühlen wir uns gedrungen, ihr entgegen zu treten; desgleichen fordert der folgende Punkt zu einer Beleuchtung auf.

Der Verfasser gedenkt des Falles, daß in Folge der vorgeschlagenen Differentialzölle ein Theil des Eigen- und Commissionshandels der Nordseeplätze auf die hinterliegenden vereinsländischen Handelsplätze übergehen dürfte und meint, daß solches zum Nachtheile der vereinsländischen Binnenländer gereichen könnte. Folgendes Beispiel soll dieses klar machen:

„Die größeren Tabacksfabrikanten in dem vereinsländischen Binnenlande finden es gegenwärtig am vortheilhaftesten, ihren Bedarf an Tabacksblättern in den Nordseeplätzen zu kaufen. Da nicht alle Tabacksfabrikanten in der Lage sein würden, in den Erzeugungsländern Verhältnisse zu gründen, um dort zu kaufen,

so würde, wenn die Kaufleute in den Nordseeplätzen künftig bloß als Spediteure bei dem Verkehr in rohen Tabacken wirken sollten, ein Theil ihres gegenwärtigen Verkehrs in diesem Artikel voraussichtlich in die der Nordsee zunächst gelegenen vereinsländischen Handelsplätze geleitet werden, z. B. nach Cöln. Die Folge hiervon wäre, daß die Tabacksfabrikanten zu Bingen, Mainz, Mannheim, Frankfurt, Offenbach u. s. w., welche gegenwärtig ihre Tabacke zum Theil in Amsterdam, Rotterdam u. s. w. zu kaufen und in directer Fahrt aus diesen Seeplätzen zu beziehen pflegen, für die Folge auf Cöln hingewiesen wären. Die Tabacke, welche gegenwärtig von der Nordsee ab aus erster Hand nach ihrem Bestimmungsorte gelangen, müßten vor Erreichung des letzteren durch zwei Hände gehen. Sie würden als Speditionsgut nach Amsterdam oder Rotterdam gelangen und von da ab, in den Eigenhandel oder Commissionshandel von Cöln übergehen. Der oberländische Tabacksfabrikant würde hiernach in den Fall kommen, in Amsterdam oder Rotterdam die Speditionsgebühren und in Cöln Kosten der Ausladung und Einladung zu bezahlen, welche er gegenwärtig bei dem directen Bezug aus Seehäfen erspart. Außerdem würden die oberländischen Tabacksfabrikanten gezwungen werden, alte Verbindungen aufzugeben, deren Beibehaltung für sie unter Umständen von Interesse sein dürfte."

Daß die vorgeschlagenen Zölle der Handelsfreiheit Fesseln anlegen; daß namentlich in den Verbindungen in Folge derselben manche mit Opfer verknüpfte Versetzungen eintreten dürften; ferner, daß sie geeignet sind, die Kleinhändler im Zollverein in vermehrte Beziehung zu den Großhändlern in demselben zu bringen, ist unverkennbar, und, in so fern jeder Zwang von Uebel ist, wenn er nicht von Vortheilen überwogen wird, drängt sich auch hier die Frage auf, in wie weit letzteres bei der in Rede stehenden Maaßregel der Fall ist. Dieses im Allgemeinen zu untersuchen, liegt hier nicht vor, und müssen wir in der Beziehung auf andere Theile dieser Schrift verweisen. Betreffend den in Rede stehenden besondern Fall, so können wir es aber für die Gesammtheit nur für vor-

theilhaft erkennen, wenn Großhändler im Zollvereine die Stelle derjenigen im Auslande einnehmen; wenn ersteren der Gewinn zufällt, welcher auf dem Betriebe des Geschäfts mit den Erzeugungsländern ruht, ein Gewinn, den seither in den meisten Fällen der Großhändler im Auslande sich aneignete. Sehr wahrscheinlich ist es, daß im Falle der Einführung der Differentialzölle ein Theil des gegenwärtigen Verkehrs der Nordseeplätze in die, der Nordsee zunächst gelegenen vereinsländischen Handelsplätze geleitet werden wird, so hinsichtlich des Rheingebiets z. B. nach Cöln. Für die Gesammtheit können wir darin nur einen Vortheil erblicken, mag immerhin Städten, wie Bingen, Mainz, Mannheim u. s. w. die Mitbewerbung mit Cöln dadurch erschwert werden. Unumgänglich nothwendig erscheint es aber nicht, die Güter in Cöln aus- und einzuladen; vielmehr hängt es von den zu treffenden Einrichtungen ab, in wie fern es dem Großhändler in den vereinsländischen Handelsplätzen, in dem vorliegenden Falle, dem Cölner, würde gestattet werden können, die Waaren von der Seestadt unmittelbar nach ihrem Bestimmungsorte, als z. B. Bingen, Mainz u. s. w., demnach ohne Erhöhung der Kosten, gelangen zu lassen. Auch liegt Nichts in der Natur der Differentialzölle, wodurch letztere Städte von einer ähnlichen Betheiligung an dem Betriebe des Geschäftes mit den Erzeugungsländern, wie diejenige Cölns, ausgeschlossen werden.

Was demnächst die von dem Verfasser empfohlene Maaßregel betrifft, so sagt derselbe:

„Als zweckmäßige, practisch ausführbare Maaßregel zur Wahrung und Förderung der Interessen der vereinsländischen Rhederei wird sich unter den gegebenen Verhältnissen nur empfehlen: die Erhebung außerordentlicher Flaggengelder von den Schiffen derjenigen Nationen, welche durch ihre Gesetze und Einrichtungen die eigene Schifffahrt vor der vereinsländischen begünstigen."

In so fern unter Wahrung der Interessen der vereinsländischen Rhederei Schutz gegen die Gesetze des Auslandes verstanden ist, können wir die Erhebung außerordentlicher Flaggengelder, ei-

ner Abgabe, welche nur den Schiffskörper trifft, als zweckmäßige Maaßregel nicht anerkennen, halten sie vielmehr aus den Eingangs erwähnten Gründen für unzureichend, den Gesetzen des Auslandes, welche sich auf die Ladung beziehen, entgegen zu wirken. Dagegen stimmen wir dem Verfasser darin bei, daß in keinem fremde Lande gesetzliche Vorschriften oder vertragsmäßige Bestimmungen bestehen, welche speciell gegen den Zollverein gerichtet sind, und daß deßhalb von einer Verletzung der Nationalehre nicht die Rede sein kann. Es ist aber nicht diese Verletzung, um derentwillen Differentialzölle gewünscht werden, sondern, abgesehen von andern Beweggründen, der Umstand, daß die Seebelänge des Zollvereins den Gesetzen des Auslandes, so weit die Behandlung der Ladung in Betracht kommt, schutzlos Preis gegeben sind. Eine genügende Würdigung dieser Thatsache vermissen wir in der Schrift.

Von denjenigen Nr. 6 und 7. bekämpft die erstere den Grundsatz der Differentialzölle in der Hauptsache mit denselben Gründen, wie die später erschienene letztere. Bei der Beleuchtung dieser Gründe halten wir uns an die Schrift Nr. 7., die hamburgische Denkschrift, werden aber Veranlassung haben, auf diejenige Nr. 6. wegen ihrer Aeußerungen über den Anschluß Hamburgs an den Zollverein zurück zu kommen. — Die Denkschrift bespricht die Frage der Differentialzölle nach den bei mehreren Nordseestaaten Deutschlands zur Erörterung gekommenen Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins, von welchen sie sagt, daß sie zunächst auf Einführung eines gemeinsamen Systems von Differentialzöllen gerichtet seien, und geht zum Schlusse auf die übrigen Punkte ein, welche in den Vorschlägen zur Sprache gebracht sind. Als Zielpunkt des Systems bezeichnet sie die Handelsfreiheit in dem Verkehre Deutschlands mit dem Auslande, während einstweilen, und bis das Ziel erreicht sein wird, die Seebelänge des Auslandes in deutschen Häfen, sowohl in Bezug auf die Behandlung der Ladung, als auch des Schiffskörpers, so weit solches durch Zolldifferenzen herzustellen ist, mit denselben Beschränkungen würden getroffen werden, welche die deutschen Belänge im Auslande treffen, so daß das System sich zunächst in seiner Aus-

führung nicht als das der Handelsfreiheit, sondern als ein entgegengesetztes darstellen würde. Darin, sagt die Schrift, liege die Gefahr, das sei der eigentliche Kern der Sache, und auf deren Bedenklichkeit aufmerksam zu machen, sei ihre Bestimmung.

Halten wir uns an diejenigen Einwürfe der Schrift, welche das von uns vertretene Gesetz gleichmäßig mit dem von ihr besprochenen Systeme treffen. Schicken wir der Entgegnung einige Worte zur allgemeinen Beurtheilung der Schrift voraus, und behalten wir es uns vor, die Ausführungen derselben, welche sich auf „die Gemeinsamkeit commercieller Einrichtungen als Beförderung nationaler Einheit" beziehen, später zu beleuchten. Zwar stehen letztere Erörterungen zu der Frage der Differentialzölle eben so wenig in unmittelbarer Beziehung, als solches etwa mit den Ausführungen der Schrift Nr. 6. in Bezug auf den Anschluß Hamburgs an den Zollverein der Fall ist. Dagegen treffen beide das von uns vertretene Gesetz in so fern, als dieses unter andern den Zweck hat, den Küstenstaaten einen Reiz zum Anschluß an den Zollverein zu geben und so ein in Fragen der Handelspolitik einheitliches Deutschland herzustellen.

Die Schrift bezeugt ihren Ursprung, die kundige Kaufmannsstadt. Bei ihr findet nicht die mangelhafte Kenntniß der Thatsachen statt, welche in einigen der übrigen Veröffentlichungen anzutreffen ist; im Gegentheil, sie bringt manche statistische Notizen, die in ihrer Vollständigkeit eben nur aus ihr zu schöpfen sind. Nur wenig läßt sich mit ihr über die Thatsachen streiten, mehr über die Folgerungen aus denselben, über die Voraussetzungen in Bezug auf die Zwecke der Differentialzölle, besonders aber über die ganze Anschauung, welche ihr zum Grunde liegt. Streiten läßt sich mit ihr darüber, daß sie, ungeachtet sie es sich zur Aufgabe gestellt hat, die Frage von dem allgemein deutschen Standpunkte aus zu beurtheilen, vorherrschend nur die Verhältnisse der Hansestädte in's Auge faßt und namentlich denjenigen des Rheingebiets nicht die ihnen zuständige Würdigung widmet.

Was nun die Einwürfe betrifft, so stimmen wir der Schrift darin bei, daß Differentialzölle wegen der ihnen eigenen Beschrän-

kung der Handelsfreiheit mit Nachtheilen verknüpft sind, ohne indessen alle ihre Ausführungen in dieser Beziehung für richtig zu erkennen. Eine wesentliche Meinungsverschiedenheit dagegen findet in der Beurtheilung des Ersatzes statt, welcher in den fraglichen Zöllen liegt, so wie der Zwecke, welche durch sie erreicht werden sollen. Dieses darzulegen sei unsere nächste Aufgabe. Sehen wir dabei von den Zwecken ab, welche dem von uns vertretenen Gesetze zum Grunde liegen; nehmen wir mit der Schrift denselben Ausgangspunkt.

Ihrer Darstellung nach, soll das von ihr besprochene System dazu dienen, die Rhederei, den Handel und die Industrie Deutschlands zu fördern, und zwar unmittelbar durch Erschwerung der Mitbewerbung des Auslandes, mittelbar, indem letzteres dadurch gezwungen wird, die deutsche Mitbewerbung zu gleichen Bedingungen, wie die nationale, zuzulassen. — In Uebereinstimmung mit dieser Auffassung bespricht die Schrift das System I. als Mittel zur Beförderung der genannten Erwerbszweige und zwar 1) der Rhederei; 2) des Einfuhr- und Zwischenhandels; 3) des Ausfuhrhandels und der Industrie; II. als Retorsionsmittel. Folgen wir der Schrift in diesem Gange und beleuchten zunächst die Erörterungen, welche sie über das System als Mittel zur Beförderung der mehr erwähnten Erwerbszweige anstellt. — Bei den Ausführungen in Bezug auf die Rhederei gedenkt sie der differentiellen Behandlung sowohl des Schiffskörpers, als auch der Ladung, wogegen sie bei denjenigen hinsichtlich des Handels und der Industrie nur die differentielle Behandlung der Ladung und zwar mit der Beschränkung auf die Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse in's Auge faßt. Schließen wir von unserer Besprechung die differentielle Behandlung des Schiffskörpers aus, als dem von uns vertretenen Gesetze fern, und verlassen wir, wo es auf die Verständigung über den nächsten Zweck der differentiellen Behandlung der Ladung ankommt, die von der Schrift aufgestellte Sonderung, da nämlich die Gründe, welche wir den ihrigen entgegen zu setzen haben, sich auf Rhederei, Handel und Industrie gemeinsam beziehen. — Als nächsten Zweck der differentiellen Behandlung der Ladung, so

weit dabei die Einwirkung auf den Handel und die Industrie in Betracht kommt, bezeichnet die Schrift: die Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse. Diese Bezeichnung erscheint uns unter Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse als nicht ausreichend; vielmehr fassen wir den nächsten Zweck dahin auf: Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse aus transatlantischen Ländern, *) und zwar — setzen wir hier, um die Rhederei zugleich ins Auge zu fassen, hinzu — in deutschen Schiffen oder in Schiffen der Staaten, welche die deutschen ihren nationalen gleich stellen, wo Raum zu einer Vermehrung ist, sonst aber Sicherung des Bestandes, soweit dieses durch Gesetze thunlich.

In Bezug auf den von ihr bezeichneten Zweck stellt die Schrift folgende Fragen auf, als: 1) bedarf es noch eines Mittels zur Erreichung des Zwecks? 2) wird das Mittel zum Zweck führen? 3) wird es nicht in höherem Maaße ein schädliches sein, als der Zweck selbst ein wohlthätiger ist? — Die Ausführungen über die erste Frage schließt sie mit folgenden Worten:

„Im Allgemeinen zeigt sich auch in Bezug auf den directen Handel dieselbe Erscheinung, wie sie oben hinsichtlich der Rhederei **) anschaulich gemacht wurde: was man erst künstlich

*) Die Schrift macht darauf aufmerksam, daß eine consequente Durchführung des Systems der Begünstigung directer Einfuhren aus dem Erzeugungslande auch den transatlantischen Handel belästigen würde, indem Deutschland z. B. aus nordamerikanischen Häfen westindische und brasilianische Erzeugnisse u. s. w. erhält, welche Belästigung, da nur die Begünstigung des directen Handels mit den transatlantischen Ländern beabsichtigt wird, zwecklos sein würde. Dem Gesagten stimmen wir bei und schlagen vor, in dem Gesetzentwurfe die Worte: „aus dem Erzeugungslande" durch diejenigen: „aus außereuropäischen Ländern" zu ersetzen.

**) Beiläufig mag hier auf einen Punkt in den Erörterungen der Schrift über die Rhedereiverhältnisse aufmerksam gemacht werden, in welchem wir von derselben abweichen. — Von der dritten der ihr beigefügten Tabellen, betreffend die Schifffahrtsbewegung in Großbritannien, sagt sie:

„Die Tabelle III. weist nach, wie die Zahl der im Handel Englands mit Deutschland beschäftigten englischen Schiffe nur halb so groß ist, als die der nichtenglischen (meist deutschen); wie im Handel Englands mit

durch den Schutz der Zollmaaßregeln schaffen will, hat, so weit die natürlichen Verhältnisse es gestatten, sich längst naturgemäß unter dem Schutze der Handelsfreiheit gebildet, wird sich auch ferner und immer mehr ausbilden, wenn dieser Schutz uns bleibt, und die erste Frage, ob unser directer Importhandel der Differentialzölle bedürfe? beantwortet sich von selbst mit nein."

Diese Antwort spricht die Schrift aus, nachdem sie das Verhältniß der Einfuhren Hamburgs, Bremens und der preußischen Ostseehäfen untersucht hat und zu dem Ergebnisse gelangt ist, daß über diese Häfen ein verhältnißmäßig nur geringes Quantum der

---

den vereinigten Staaten von Nordamerika die britische Flagge noch weniger als zur Hälfte, wie sie im Handel mit den scandinavischen Ländern kaum zu einem Viertel betheiligt ist, und endlich, wie sie dagegen merkwürdiger Weise gerade in dem Handel mit denjenigen fünf Staaten, welche selbst Navigationsacten haben, so sehr überwiegt, daß nur dadurch die Nachtheile ausgeglichen werden, welche sie den Freihandelsländern gegenüber erleidet!"

Der Bezeichnung der vereinigten Staaten, so wie der scandinavischen Länder als Freihandelsländer in dem Sinne, daß solche keine Navigationsacten haben, fühlen wir uns gedrungen, entgegenzutreten. Wie Schweden und Dänemark, abgesehen von den übrigen ihre Seebelänge beschützenden Gesetzen, die directe Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse in nationalen Schiffen in den Zöllen begünstigen, hatten wir oben Veranlassung zu zeigen. Die Weise ist im Wesentlichen derjenigen des von uns vertretenen Gesetzes gleich, ohne indessen den Grundsatz der Gegenseitigkeit anzuerkennen. Dagegen wird dieser bekanntlich von den vereinigten Staaten Nordamerikas in ihren Schifffahrtsbeziehungen zum Auslande strenge eingehalten, und unverständlich ist es uns, wie die hier genannten Länder die Bezeichnung von Freihandelsländern in dem erwähnten Sinne verdienen sollten. — Die Schrift begleitet die obige Darstellung des Verhältnisses der verschiedenen Flaggen mit der Frage: „Ist das alles die Wirkung der Navigationsgesetze?" und hält die Antwort für zweifelhaft. Auch wir denken so darüber und sind der Meinung, daß das besprochene Verhältniß vielmehr Folge einer Masse von Umständen ist, welche in ihrer Gesammtheit nicht zu überschauen sind. Wäre es aber Folge der Navigationsgesetze, — welche Aufforderung läge in ihm, falls man nur die Förderung der Rhederei berücksichtigt, sich für das von uns vertretene Gesetz zu erklären, da dieses im Wesentlichen die gesetzlichen Bestimmungen der Länder enthält, deren Flaggen in der vorliegenden Beziehung vor allen andern den Vorsprung haben?

von ihr namhaft gemachten außereuropäischen Erzeugnisse aus europäischen Häfen und in andern, als deutschen oder gleichzustellenden Schiffen, eingeführt wird. — Abgesehen davon, daß die Schrift bei der Beantwortung der vorliegenden Frage der bedeutenden Einfuhr von Baumwolle aus britischen Häfen in der Form des Garnes, so wie der dem Werthe nach so bedeutenden Einfuhr von Indigo, welche Deutschland so gut wie ausschließlich durch den Zwischenhandel europäischer Staaten zukommt, nicht gedenkt; abgesehen davon, würde ihr in der Ansicht, daß der directe Importhandel eben so wenig, wie die Belänge der Rhederei, der Differentialzölle bedürfe, nur dann beizupflichten sein, wenn das Einfuhrverhältniß der genannten Häfen für Deutschland das Maaßgebende und wenn die Behauptung begründet wäre, daß dasselbe allein dem Schutze der Handelsfreiheit zuzuschreiben sei, wenn endlich die Gewißheit vorhanden wäre, — so weit nämlich eine solche überhaupt stattfinden kann — das Verhältniß werde sich ferner gleich günstig erhalten; Voraussetzungen, welche der Wirklichkeit nicht entsprechen, wie aus Nachstehendem erhellt.

Betreffend die Einfuhren Deutschlands an außereuropäischen Erzeugnissen, so ist zu erwägen, daß diejenigen über die Hansestädte und die preußischen Ostseehäfen nur einen Theil des Ganzen bilden, und daß es, so weit der Zollverein betheiligt ist, in einem wenigstens eben so großen Maaße auf die Einfuhren über die Niederlande und Belgien ankommt, da nämlich der Eingang außereuropäischer Erzeugnisse, namentlich von Caffe und Zucker, über diese Länder in den Zollverein als größer anzunehmen ist, als derjenige über die Hansestädte. — Wie aber steht es mit den Einfuhren über die genannten Länder? Wohl kommt auch in den Niederlanden und in Belgien der bei weitem größere Theil ihrer Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse direct aus transatlantischen Häfen, jedoch nur zu einem sehr kleinen Theile in deutschen oder gleichzustellenden Schiffen, so daß hier Raum zur Vermehrung der Einfuhr in d e u t s c h e n S c h i f f e n ist. — Indessen auch in Bezug auf die sonstigen Umstände ist das Verhältniß der Einfuhren über die in Rede stehenden Länder für Deutschland ein weniger gün-

stiges, als es sich bei den Einfuhren über die Hansestädte gestaltet. Während Deutschland an dem Verkehre der letztern mit den transatlantischen Ländern den überwiegenden Antheil hat, ist es von demjenigen der Niederlande durch deren Colonialpolitik ausgeschlossen, und auch die Politik Belgiens, obgleich in der vorliegenden Beziehung weniger hinderlich, ist keineswegs frei von Belästigung. — Dieser Verhältnisse wegen ist die Ausführung eines Differentialzollsystems zur Begünstigung der directen Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse für Deutschland nicht wohl anders denkbar, als wenn die Einfuhr über die Niederlande und Belgien nur da im Zolle begünstigt wird, wo die betreffenden Waaren aus den transatlantischen Häfen mit der Bestimmung nach Deutschland abgesandt sind. Der bei weitem größere Theil der über die genannten Vorländer in Deutschland eingehenden außereuropäischen Erzeugnisse, namentlich fast alle aus Java herstammenden, werden aus den transatlantischen Häfen nicht mit jener Bestimmung abgesandt, und somit ist auch für eine Vermehrung der directen Einfuhr, falls man den Begriff derselben auf die gedachte Weise bedingt, unverkennbar Raum vorhanden.

Untersuchen wir demnächst die Frage: Ist das Verhältniß in den Einfuhren der Hansestädte allein dem Einflusse der Handelsfreiheit zuzuschreiben? ist Gewißheit vorhanden, daß solches ferner ein gleich günstiges bleiben wird? Beides möchten wir in Abrede stellen.

Wohl führten Hamburg und Bremen seither den größten Theil ihrer Ankünfte von Zucker und Caffe, diesen beiden für den Verkehr Deutschlands hauptsächlichsten außereuropäischen Erzeugnissen, unmittelbar aus den Erzeugungsländern und in deutschen oder in Schiffen der Staaten ein, welche die deutschen Schiffe den ihrigen gleichstellen, schwerlich aber allein in Folge der bei ihnen bestehenden Handelsfreiheit, sondern eben so sehr in Folge der Gesetze des Auslandes, in Folge des Umstandes, daß die großen Colonialmächte: Großbritannien, Frankreich und die Niederlande den Verbrauch des Erzeugnisses ihrer Colonien in den Mutterländern bisher auf eine oder die andere Weise bevorzugten und dadurch das Erzeugniß an-

derer Länder, wie z. B. Cubas und Brasiliens, von ihren Märkten fern hielten, so daß dieses den offnen deutschen Märkten zuging. — Schlagend scheint uns die Richtigkeit unserer Ansicht aus der Veränderung hervorzugehen, welche in Bezug auf die Einfuhr von Zucker bereits in dem Jahre 1847 in Folge der veränderten britischen Gesetzgebung eingetreten ist. Bis zum 18. August 1846 betrug der Zoll in Großbritannien auf Zucker: das Erzeugniß britischer Colonien, braunen, 14 sh. p. Cwt.; das Erzeugniß fremder Länder, wo Sclaven arbeiten, (Cuba, Brasilien u. s. w.), einem Verbote gleich, 63 sh. p. Cwt. Seitdem ist der Zoll auf allen fremden braunen Zucker auf 21 sh. p. Cwt. herabgesetzt und dabei bestimmt, daß er bei jährlichen Abstufungen in 1851 denselben Satz mit dem gleichartigen Erzeugnisse britischer Colonien, nämlich 14 sh. p. Cwt., erreichen soll. Die Folge dieser veränderten Gesetzgebung war, daß, während die Einfuhr Großbritanniens an fremdem Zucker (Cuba, Brasilien rc.) in den ersten zehn Monaten der Jahre 1845 und 1846 beziehentlich 672,268 Cwt. und 946,785 Cwt. betrug, in demselben Zeitraume 1847 2,099,130 Cwt. davon eingeführt wurden, so wie, daß von der größeren Einfuhr in 1847 ein nicht unbedeutender Theil seinen Weg nach Deutschland fand, auf Kosten der directen Einfuhr in deutschen Schiffen.*) Dabei

*) Ueber die Betheiligung Hamburgs an der oben erwähnten indirecten Einfuhr sagt die Börsenhalle Nr. 11,052 vom 3. Januar 1848 in dem dort mitgetheilten Jahresbericht über den Handel Hamburgs in 1847:

„England, das durch seine neuen freieren Systeme, besonders auch für Zucker, beinahe die Alleinherrschaft über alle Märkte an sich zu raffen sucht, hat in diesem Jahre durch die Krisis nicht die Mittel besessen, die großen Zufuhren, die in Folge seiner Maaßregeln ihm zuströmten, zu verwerthen ... und so kam unser Markt, wenn auch erst im Spätjahr, zu Uebersendungen von 20 Millionen Pfund Zucker aus englischen Häfen .... Es zeigt sich in einer vergleichenden Zusammenstellung der Zufuhren in den letzten zehn Jahren, daß das Jahr 1847 uns von Brasilien nur zwei Drittheile einer durchschnittlichen Zufuhr der letzten zehn Jahre, von Cuba aber nur etwas über fünfachtel in demselben Zeitraume geliefert hat."

Laut desselben Berichts betrug die Einfuhr aus Holland und Belgien in 1847 12 Mill. Pfd., die Gesammteinfuhr aber 76½ Mill. Pfd. — Es kamen dem-

ist zu berücksichtigen, daß augenblicklich fremde Zucker in Großbritannien noch 50 Procent mehr Zoll bezahlen, als das Erzeugniß britischer Colonien, und wohl ist es anzunehmen, daß das Verhältniß sich für Deutschland noch ungünstiger gestalten wird, sobald Gleichheit der Zölle eintritt. — So weit, was die Frage betrifft, welchen Umständen das mehr gedachte Verhältniß in den Einfuhren der Hansestädte zuzuschreiben ist. Unserer Ueberzeugung nach, ist dabei keineswegs allein die Handelsfreiheit betheiligt; sondern eben so sehr sind es die Gesetze des Auslandes. Selbstverständlich fehlt es des letztern Umstandes wegen an der Gewißheit, daß das fragliche Verhältniß ferner ein gleich günstiges bleiben wird.*)

---

nach 32 Mill. Pfd. aus Zwischenmärkten, nicht gerechnet, was in dem frühern Theile des Jahres aus England, so wie was etwa aus Frankreich, Portugal u. s. w. angekommen sein mag. — 32 Mill. Pfd. indirect aus einer Gesammteinfuhr von 76½ Mill. Pfd. giebt für die directe Einfuhr 58 Procent. — Nach der Denkschrift stellte sich für das Jahr 1845 das Verhältniß der directen Importation zur Gesammteinfuhr auf 92 Procent.

*) Von Freunden der Differentialzölle ist darauf aufmerksam gemacht worden, daß der größte Theil der Einfuhren der Hansestädte an außereuropäischen Erzeugnissen wohl direct aus dem Erzeugungslande, d. h. ohne in einem andern Lande aus- und wieder eingeladen geworden zu sein, und in deutschen oder gleich zu stellenden Schiffen ankommt, daß ihnen aber nicht in allen Fällen directe Beziehungen der Hansestädte zu den betreffenden Erzeugungsländern zum Grunde liegen, sondern daß ein nicht unbedeutender Theil aus Retouren für englische Rechnung besteht, d. h. für von England aus abgesandte englische Manufacturwaaren, Retouren, welche meistentheils erst an der englischen Küste ihre Bestimmung angewiesen erhalten. Die Thatsache ist unbestritten, und wohl mag dieselbe mit ein Beweggrund für die Bestimmung in dem von uns vertretenen Gesetze sein, daß nur solche Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse im Zolle begünstigt werden sollen, welche aus dem Erzeugungslande mit der Bestimmung nach dem Zollvereine abgesandt sind. Dadurch werden diejenigen Einfuhren von der Begünstigung ausgeschlossen, welche erst an der englischen Küste ihre Bestimmung nach dem Zollvereine erhalten, wogegen das Gesetz nicht hindert, daß die Absendungen aus dem Erzeugungslande nach dem Zollvereine nicht auch solche begreifen, welche den Gegensatz für ausgesandte englische Manufacturwaaren bilden. — Uebrigens verliert die Frage der Retouren für englische Rechnung, sei es, daß dieselben direct oder via der englischen Küste in Deutschland ankommen, in dem Maaße an Wichtigkeit, als die Ausschließung außereuropäischer Er-

Aus dem Gesagten geht hervor, daß, so weit die Einfuhren über die Niederlande und Belgien in Betracht kommen, hinlänglich Raum zur Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse in deutschen Schiffen vorhanden ist, so wie, daß es bei denjenigen über die Hansestädte an Sicherheit des Bestandes fehlt. Dieser Gründe halber können wir die Behauptung der Schrift, daß das, was durch den Schutz der Zollmaaßregeln geschaffen werden soll, sich längst unter demjenigen der Handelsfreiheit gebildet hat, nicht für wohl begründet und demgemäß die Beantwortung der Frage, ob der directe Importhandel Deutschlands der Differentialzölle bedürfe, mit „nein", nicht für richtig erkennen.

Die zweite Frage, ob das Mittel zum Zwecke führen wird, ob die Differentialzölle eine Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse zur Folge haben werden, verneint die Schrift eben so unbedenklich, als die erste, in so fern von einer irgend erheblichen Vermehrung die Rede ist. Sie sucht die Richtigkeit der Antwort an den hauptsächlichsten außereuropäischen Erzeugnissen nachzuweisen und stützt sich dabei theils auf ihre Beantwortung der ersten Frage, daß nämlich der größere Theil der betreffenden Einfuhren schon jetzt direct ankomme, demnach kein Raum zu einer irgend erheblichen Vermehrung vorhanden sei; theils greift sie der Beantwortung der dritten Frage vor, indem sie behauptet, daß das Mittel wegen seiner Beschränkung der Handelsfreiheit ein nicht zu empfehlendes sei. Die Richtigkeit der Antwort auf die erste Frage haben wir in Abrede gestellt, können aber auch in den übrigen Ausführungen in Bezug auf die zweite Frage eine Beweiskraft für die verneinende Antwort auf dieselbe nicht erkennen, haben vielmehr keinen Zweifel, daß das Mittel zur Erreichung des von uns weiter ausgeführten Zweckes, nämlich: Vermehrung der direc-

---

zeugnisse nicht britischer Besitzungen von dem Verbrauche Großbritanniens aufhört. So wie ihnen der britische Markt zu gleichen Zöllen mit dem Erzeugnisse britischer Besitzungen offen steht, wird derselbe in den meisten Fällen versucht, und die fraglichen Erzeugnisse werden dann in größerm Maaße von Großbritannien aus nach Deutschland verladen werden.

ten Einfuhr in deutschen oder gleichzustellenden Schiffen, wo Raum zu derselben ist, sonst aber Sicherung des Bestandes, führen wird. *)

Die Erörterung der dritten Frage, ob das Mittel nicht in höherm Maaße ein schädliches sein wird, als der Zweck selbst ein wohlthätiger ist, schließt die Schrift nicht mit einer so bestimmten Antwort ab, als solches bei den beiden erstern der Fall ist; sie geht

---

*) Die Ausführungen der Schrift in Bezug auf die zweite Frage fordern zu folgenden Bemerkungen auf

Die Aeußerung: „Wenn die 50 bis 60 Millionen Pfd. Java-Caffee, welche Deutschland jährlich verzehrt, plötzlich ausgeschlossen würden, so ist in der That nicht einzusehen, wo der Ersatz herkommen soll" ist eine auffallende, da es weder im Sinne der Vorschläge liegt, noch, so weit unser Wissen reicht, von irgend einer Seite je darauf angetragen ist, den Java-Caffee überhaupt, viel weniger aber plötzlich, auszuschließen.

Daß im Falle des Systems, wenn nämlich die Zollbegünstigung nicht von der directen Einfuhr aus dem Erzeugungslande, sondern von derjenigen aus außereuropäischen Ländern, abhängig gemacht wird, Caffee aus den Niederlanden den Umweg über Nordamerika nach Deutschland nehmen könnte, ist unstreitig; nur können wir darin keinen Grund gegen das System erkennen. Ein unnatürliches Verhältniß ist es allerdings, darum aber unter den gegebenen Umständen noch nicht verwerflich. Den Niederlanden gegenüber bleibt die Wirkung dieselbe, indem ihnen der Werth des Caffee's um den größern Theil der Kosten des Umweges vermindert wird.

In dem Umstande, daß von Brasilien nach Antwerpen in 1846 weniger Caffee, als in 1845 eingeführt ist, während die directe Einfuhr aus Brasilien in Hamburg und besonders in Triest sich von Jahr zu Jahr vermehrt, erkennt die Schrift einen Grund, um die zweite Frage zu verneinen, indem in Belgien gerade zur Begünstigung der directen Einfuhr vor einigen Jahren Differentialzölle angeordnet wurden Abgesehen von der Frage, in wiefern die Erfahrungen Belgiens für Deutschland bei der wesentlichen Verschiedenheit der Größe und der übrigen Verhältnisse der beiden Länder überhaupt maaßgebend sein können, ist es uns unverständlich, wie die erwähnte nackte Thatsache dafür sprechen soll, daß Differentialzölle eine Vermehrung der directen Einfuhr zu bewirken nicht geeignet sind. Uns will es dünken, daß jener Thatsache das Gegentheil mit größerem Rechte zu entnehmen sei. Das belgische Differentialzollgesetz ward am 21. Juli 1844 erlassen. Wenn nun in 1845 eine größere directe Caffeeeinfuhr, als in 1846 stattfand, so liegt der Schluß nahe, daß das Gesetz den directen Beziehungen für 1845 einen solchen Sporn gab, daß sie den Markt überführten, und daß somit für 1846 geringerer Reiz zu denselben vorhanden war.

dabei in die Untersuchung über, welche Einwirkung Differentialzölle auf die Industrie Deutschlands ausüben würden, und schließt den ganzen Abschnitt der Erörterung der unmittelbaren Einwirkung des besprochenen Systems mit folgenden Worten, als:

„Es wird sich als Resultat daraus ergeben haben, daß die deutsche Navigationsacte für die Beförderung der directen Schifffahrt mit transatlantischen Ländern, so wie für die deutsche Rhederei, theils überflüssig, theils nutzlos ist, für den Handel aber, und zwar sowohl für den Einfuhr- als für den Zwischenhandel verderblich, endlich für den Ausfuhrhandel und die Industrie von sehr zweifelhaftem Nutzen, der jedenfalls nicht nur ungewisser, sondern auch geringer sein wird, als die eben diesen Quellen des Volkswohlstandes dadurch drohenden Gefahren. Unter solchen Umständen würde die Einführung des fraglichen Systems selbst dann mißlich erscheinen, wenn Gewißheit da wäre, den letzten Zweck desselben, die Abstellung der Beschwerden des deutschen Handels im Auslande zu erreichen. Daß auch diese Gewißheit fehlt, wird in dem folgenden Abschnitte zu zeigen sein. . .”

Daß Differentialzölle durch die Fesseln, welche sie der Handelsfreiheit anlegen, mit Nachtheilen verknüpft sind, ist nicht in Abrede zu stellen, und somit kann die Schrift, indem sie die Fragen eins und zwei verneint, indem sie behauptet, daß das, was durch jene Zölle erreicht werden soll, in der Hauptsache schon vorhanden ist, daß denselben demnach so gut wie aller Nutzen abgeht, nicht wohl anders, als zu dem Schlusse kommen, daß die Nachtheile die Vortheile überwiegen. Sehen wir davon einstweilen ab; beschäftigen wir uns mit der Frage der Nachtheile, in deren Beurtheilung wir uns mit der Schrift, wie erwähnt, bei aller Uebereinstimmung im Allgemeinen, doch im Einzelnen nicht einverstanden erklären können.

Die Nachtheile sind zweierlei Art, nämlich 1) diejenigen, welche aus der Beschränkung der Mitbewerbung zur Versorgung des Marktes hervorgehen und 2) diejenigen, welche die durch die fraglichen Zölle bedingten umständlicheren Zollcontrollmaaßregeln, als die in den Hansestädten bestehenden, zur Folge haben. Die Schrift sucht

zu zeigen, wie jene Beschränkung theils den Consumenten, theils den verschiedenen Producenten, theils dem Handel zum Nachtheile gereichen würde und weist demnächst die Größe des hamburgischen Zwischenhandels nach, welcher vor andern durch die umständlicheren Zollcontrollmaaßregeln leiden würde.

Ueber die Nachtheile, welche aus der erwähnten Beschränkung der Mitbewerbung entstehen dürften, hatten wir Veranlassung, uns in dem Aufsatze „Zollvereinsfragen" auszusprechen und daselbst die Ansicht zu äußern, daß die Furcht vor einer dauernden Vertheuerung außereuropäischer Erzeugnisse in Folge der Unterschiedszölle als unbegründet erscheine, wennschon stets Fälle vorkommen dürften, wo es bei gleichen Zöllen größern Vortheil gewähren würde, diese Erzeugnisse indirect, oder in nicht deutschen Schiffen zu beziehen, als in diesen direct aus dem Erzeugungslande. Wir wiesen dabei auf die Verhältnisse Englands hin, wo die Preise der außereuropäischen Erzeugnisse, trotz dessen, daß diese unter irgend welcher europäischer Flagge, so wie aus europäischen Häfen, von dem Verbrauche Englands ganz ausgeschlossen sind, in der Regel niedriger stehen, als auf irgend einem andern europäischen Markte und zwar so, daß es, namentlich für Deutschland, oft vortheilhaft ist, sie von dort zu beziehen. Den Grund dafür fanden wir, abgesehen von der Größe des englischen Marktes, in dem Umstande, daß der deutsche Kaufmann in Ermangelung eines Schutzes für seinen Handel diesen nicht mit gleicher Zuversicht angreift, wie der englische den seinigen. Letzterer weiß sich nicht allein im ausschließlichen Besitze seines Marktes, sondern ihm steht außerdem der unbeschützte deutsche Markt offen. —

Die Hinweisung auf die britischen Verhältnisse will die Schrift nicht gelten lassen. Sie behauptet, die Verhältnisse Englands seien eigenthümlicher Art; sie sagt:

„Was seine Navigationsgesetze verdarben, das machte der große Colonialbesitz, das frühere Verhältniß zu Nordamerika und der ungeheure Aufschwung der englischen Industrie wieder gut. Das in jenen Gesetzen liegende Verbot der Einfuhr von Colonialproducten aus Europa kann der Natur der Sache nach in Bezug auf die Stapel-Artikel für die englischen Märkte

eben so wenig ein wesentlicher Nachtheil sein, als es etwa für Norddeutschland die Erschwerung der Einfuhr von Getreide, Talg und dergleichen aus England sein würde; umgekehrt: die verderblichste Wirkung der Navigationsgesetze für England liegt in der Erschwerung der Einfuhr der europäischen Hauptproducte, und die verderblichste Wirkung der Differentialzölle für Deutschland würde in der Erschwerung der Einfuhr von Colonialwaaren liegen."

Von den in Vorstehendem enthaltenen Behauptungen ist uns theils der Sinn nicht ganz klar; theils können wir ihnen nicht in Allem beistimmen. Was ist unter der Natur der Sache verstanden, wegen derer das Verbot der Einfuhr von Colonialproducten aus Europa für England weniger nachtheilig sein soll, als etwa für Deutschland? Ist darunter der Umstand verstanden, daß England die Erzeugnisse seiner Colonien im Zolle bevorzugt, und diese deßhalb auf andern europäischen Märkten nicht anzutreffen sind; oder ist darunter die Größe des britischen Marktes verstanden? Weder das eine noch das andere können wir als aus der Natur der Sache hervorgehend ansehen; sondern diese Verhältnisse sind Folge britischer Politik. Soll aber darunter etwa die geographische Lage der beiden Länder verstanden sein, was der Bezeichnung am meisten entsprechen dürfte, so erscheint dieser Unterschied, unter Berücksichtigung der Entfernung der transatlantischen Länder, als unwesentlich; auch ist dabei zu erwägen, daß Großbritannien sich in der vorliegenden Beziehung Portugal und Spanien, ja selbst einem Theile von Frankreich gegenüber, in demselben Nachtheile befindet, wie Deutschland Großbritannien gegenüber. Keinenfalls erscheint es gerechtfertigt, das Verhältniß Englands zur Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse aus Europa demjenigen Deutschlands (des in der Regel Getreide ausführenden Landes) zur Einfuhr von Getreide aus England (dem in der Regel Getreide einführenden Lande) gleichzustellen. Es heißt dies, unserer Ansicht nach, England in Bezug auf den außereuropäischen Handel einen Stand einräumen, welcher durch die Natur der Sache nicht bedingt wird. — Eben so wenig können wir darin beistimmen, daß die verderblichste Wirkung der

britischen Navigationsgesetze für England in der Erschwerung der Einfuhr der europäischen Hauptproducte liegt. Wohl sah die britische Regierung, sich durch den Mißwachs von 1846 genöthigt, die Bestimmungen der Acte in Bezug auf die Einfuhr von Getreide zu suspendiren; es geschah dies aber eben nur unter außergewöhnlichen Verhältnissen; dagegen bezogen sich, so viel uns bekannt ist, die früher über die Navigationsacte erhobenen Klagen hauptsächlich auf den untersagten Verkehr mit außereuropäischen Erzeugnissen aus Europa, wobei festzuhalten ist, daß die für Deutschland in Frage stehenden Differentialzölle diesen Verkehr nicht untersagen, sondern nur erschweren.

Können wir den Auffassungen in Bezug auf die britischen Verhältnisse nicht in Allem beistimmen, so sind wir dazu eben so wenig im Stande, wo diejenigen der Hansestädte in Betracht kommen. Die Schrift sagt in dieser Beziehung:

„Eben die gänzliche Unbeschränktheit des Handels mit allen Nationen, die völlige Freiheit des Waarenbezugs von allen Orten her, aus der Ferne nicht nur, sondern auch aus der Nähe, war die Bedingung, unter welcher die Hansestädte zu Weltmärkten werden konnten. . . . Hamburg, seiner Handelsfreiheit beraubt, würde immerhin ein bedeutender Aus- und besonders Einfuhrplatz für den Zollverein bleiben, aber aufhören, Markt des Welthandels zu sein."

Die in diesen Worten enthaltenen Behauptungen erscheinen theils übertrieben, theils willkürlich. — Wahr ist es: Hamburg ist die dritte Handelsstadt der Welt, wenn man die Größe des Umsatzes in Anschlag bringt. Welche Stufen nehmen aber in dieser Beziehung Bremen und Lübeck ein, wo dieselbe Handelsfreiheit anzutreffen ist? Wie werden diese von den Handelsstädten der Länder übertroffen, welche der Handelsfreiheit Beschränkungen auflegen, von denen in dem vorliegenden Falle nicht entfernt die Rede ist? Es müssen demnach noch andere Bedingungen vorhanden sein, welche Hamburg auf seine Höhe als Weltmarkt gehoben, und willkürlich erscheint die Behauptung, daß diese Stadt in Folge der Differentialzölle aufhören würde, Weltmarkt zu sein.

Daß letztere nicht wohl ohne eine Erschwerung in den Zollcontrollmaaßregeln eingeführt werden können, daß das wenig Beengende der in den Hansestädten bestehenden zur Blüthe des Handels, namentlich des Zwischenhandels Hamburgs, beigetragen hat, ist nicht in Abrede zu stellen; nur über das Maaß mag in dem einen und andern Falle Meinungsverschiedenheit stattfinden. Wohl ist festzuhalten, daß der erwähnte Zwischenhandel keineswegs ausschließlich durch die Handelsfreiheit Hamburgs bedingt wird, sondern eben so sehr durch die geographische Lage des Platzes und die sich dort gebildeten Institutionen und Capitalien. Deßgleichen ist zu erwägen, wie die Erschwerung in den Zollcontrollmaaßregeln, so weit die Beaufsichtigung der Waaren in Betracht kommt, sich nur auf außereuropäische Erzeugnisse, eventuell nur auf die Hauptartikel, zu erstrecken haben und solchemnach von derselben der Zwischenhandel nach dem Norden, auf welchen die Schrift Gewicht legt, und der überwiegend Manufacturwaaren und europäische Erzeugnisse begreift, nur zum kleinern Theile würde getroffen werden. Endlich ist zu erwarten, daß die Ausführung der Maaßregel, falls sie sonst als wünschenswerth erkannt wird, bei allseitigem guten Willen mit wesentlich geringerer Erschwerung in den Controllmaaßregeln wird zu beschaffen sein, als die Furcht vor dem Neuen solches jetzt als möglich erscheinen läßt. Stets aber wird der Zustand ein beengterer, als der jetzt bestehende sein.

So weit, was die Nachtheile der Differentialzölle betrifft, welche in der Beschränkung der Handelsfreiheit liegen. Widmen wir demnächst den Ausführungen der Schrift hinsichtlich der Einwirkung, welche die fraglichen Zölle auf den Absatz deutscher Manufacturerzeugnisse in außereuropäischen Ländern ausüben dürften, einige kurze Bemerkungen, indem wir auch hier auf das in dem Aufsatze „Zollvereinsfragen" Gesagte Bezug nehmen. — Angenommen wird, daß Differentialzölle durch Vermehrung des directen Verkehrs auf den genannten Absatz günstig einwirken werden, und wohl mögen in dieser Beziehung auf manchen Seiten zu hohe Erwartungen stattfinden. Vollkommen stimmen wir der Schrift darin bei, daß die Hauptbedingung des Absatzes in der

Billigkeit der Erzeugnisse liegt. Keineswegs bedingt aber diese allein den Absatz; vielmehr wollen in vielen Fällen die Käufer aufgesucht sein, und, daß hiebei eine Vermehrung der directen Beziehungen, eine Zunahme der Rhederei, nur nützlich wirken können, dürfte von keiner Seite in Abrede gestellt werden.

Das Ergebniß der vorstehenden Ausführungen ist ein verschiedenes von demjenigen, welches die Erörterung derselben Frage in der Denkschrift lieferte. Während letztere die Nachtheile der Differentialzölle überwiegend hält, legen wir diese Eigenschaft den Vortheilen bei. Der wesentliche Punkt der Abweichung besteht darin, daß die Schrift behauptet, das, was die fraglichen Zölle bezwecken sollen, sei bereits unter dem Schutze der Handelsfreiheit erreicht, wogegen wir das Gegentheil aufstellen. Die übrigen Abweichungen werden nur durch ein Mehr oder Weniger in den Schätzungen bedingt.

Treten wir demnächst an die Beleuchtung der Erörterung, welche die Schrift über das Differentialzollsystem als Retorsionsmittel anstellt. Das Ergebniß derselben ist, daß eine Einwirkung des Systems zur Erlangung größerer Handelsfreiheit, den hauptsächlichsten Staaten: Großbritannien, den Niederlanden und Spanien gegenüber, im höchsten Grade zweifelhaft sei. — Auch hier theilen wir die Meinung der Schrift nicht, halten es vielmehr für wahrscheinlich, daß das fragliche System das Ausland im Allgemeinen und nicht minder die genannten Staaten zum Nachgeben bewegen wird. Gewißheit in dieser Beziehung kann der Natur der Sache nach nicht stattfinden, und gerathen ist es, auf das Gegentheil, auf die Nothwendigkeit gefaßt zu sein, das System dauernd zu erhalten.

Ehe wir zur Begründung unserer abweichenden Meinung übergehen, mag vorab darauf aufmerksam gemacht werden, theils daß die Schrift im Allgemeinen auf den Umstand, daß deutschen Schiffen und deutschem Handel das Ausland in hundert Fällen versperrt ist, während Deutschland die Belänge des Auslandes gleich seinen nationalen behandelt, weniger Gewicht legt, als solches von uns geschieht, theils daß sie bei Beurtheilung der Beschränkungen, welche in der Colonialpolitik des Auslandes liegen, von einem andern

Gesichtspunkte ausgeht, als denjenigen, welchen wir einnehmen. — Bezüglich den letztern, so ist die Schrift der Ansicht, daß Deutschland, welches selbst keine Colonien hat, sich mit einem Reiche wie Großbritannien, das in allen Welttheilen die größten besitzt, in Bezug auf die Verhältnisse des Colonialhandels nicht in den ungleichen Kampf der Retorsionsmaaßregeln werde einlassen wollen. Sie meint, Deutschland werde nicht beanspruchen, in der Colonialpolitik Großbritanniens eine Abänderung zu erzwingen. — Schwerlich dürfte Deutschland berechtigt sein, eine Abänderung hierin zu erzwingen; warum es aber nicht beanspruchen sollte, daß seine Seebelänge abseiten Großbritanniens auch in Bezug auf den Verkehr mit dessen Colonien den nationalen gleich behandelt werden mögen, sehen wir nicht ein. Keinenfalls können wir uns damit einverstanden erklären, daß die Handelspolitik Deutschlands auf die Frage der Colonialpolitik fremder Staaten nicht einzugehen habe, halten vielmehr die Frage für eine offne und erwägungswerthe, ob Deutschland die Colonialmächte an seinem Handel mit denjenigen Ländern, welche für Deutschland die Stelle der Colonien einnehmen, als Brasilien, Cuba u. s. w. unter denselben Bedingungen Theil nehmen lassen will, welche es seinen nationalen Belängen einräumt, so lange jene Mächte ihre nationalen Seebelänge in Bezug auf den Verkehr mit ihren Colonien vor den deutschen bevorzugen. Einverstandener Weise handelt es sich hier nur um die Seebelänge, nämlich um die Zulassung deutscher Schiffe zu der Frachtfahrt zwischen den Colonien und dem Mutterlande, so wie um Zulassung der Erzeugnisse der Colonien aus deutschen Häfen zu denselben Bedingungen, wie beziehentlich in nationalen Schiffen und direct aus den Colonien, wogegen die Frage der Höhe der Zölle im Vergleich zu denjenigen auf dieselben Waaren fremden Ursprunges hier nicht in Betracht kommt. — Die Gleichstellung der Schifffahrt zwischen Colonien und Mutterland mit der Küstenschifffahrt halten wir für ungeeignet.

Auf die Beschränkungen des Auslandes legt die Schrift, wie erwähnt, im Allgemeinen weniger Gewicht, als wir es thun. So z. B. meint sie, daß durch die Aufhebung derjenigen Beschrän-

kung, welche der Einfuhr außereuropäischer Waaren aus deutschen Häfen nach England zum Verbrauche daselbst entgegensteht, für den deutschen Handel wenig oder nichts gewonnen werden würde, während wir namentlich die Aufhebung dieser Beschränkung für einen wesentlichen Gewinn halten. Wohl konnten sich, so lange die Erzeugnisse britischer Colonien in den Zöllen in Großbritannien bevorzugt waren, keine Gelegenheiten darbieten, die hauptsächlichsten außereuropäischen Erzeugnisse, wie Zucker und Caffee, mit Nutzen aus Deutschland nach Großbritannien hinzulegen, da auf den deutschen Märkten eben nur die in Großbritannien mit höhern Zöllen belegten Erzeugnisse fremder Länder anzutreffen waren. Hierin ist bei der veränderten Gesetzgebung Großbritanniens (auch bei Caffee wird eine Gleichstellung der Zölle für das Erzeugniß britischer Colonien und dasjenige fremder Länder erwartet) eine Veränderung vorauszusehen. Daß Waaren, bei denen eine Bevorzugung im Zolle für die in britischen Colonien erzeugten nicht stattfindet, gelegentlich mit Nutzen von Deutschland nach Großbritannien hätten hingelegt werden können, falls die genannte Beschränkung nicht entgegenstände, ist aus den Klagen abzunehmen, welche von britischen Kaufleuten über die Wirkungen der Navigationsacte in dieser Beziehung erhoben sind. Jedenfalls giebt die Schrift darüber keine Auskunft, warum es an Gelegenheiten dazu fehlen sollte, da doch, wie sie sagt, Fälle vorkommen, wo außereuropäische Erzeugnisse nach andern Ländern des Westens, ja selbst nach Häfen der mittelländischen See von Hamburg ausgeführt werden. — In dem Falle Großbritanniens erkennen wir bei dem Bestreben desselben, seinen Markt zur Hauptniederlage der Erzeugnisse aller Länder zu erheben, und zwar indem es die Zollbegünstigung für das Erzeugniß seiner Colonien aufhebt, in der oben bezeichneten Beschränkung für den Handel Deutschlands ein wesentliches Hinderniß. Es ist unmöglich, daß zwei Verkäufer gleichen Schritt halten können, von denen der eine zwei Märkte, darunter ein ihm ausschließlich offener, zum Absatz hat, der andere aber nur einen und zwar einen der ganzen Welt offenen. Dieses ist das Verhältniß zwischen Großbritannien und Deutschland. Wenn dessenungeachtet

die Hansestädte den größten Theil ihrer Einfuhren an Zucker und Caffee direct aus den Erzeugungsländern und in deutschen Schiffen erhielten, so sind daran theilweise eben die bisher bestandenen britischen Gesetze Schuld, welche das Erzeugniß britischer Pflanzungen im Zolle bevorzugten. Eine Aenderung hierin verändert das ganze Verhältniß, und aus diesem Grunde weichen wir von der Meinung der Schrift ab, daß durch die Aufhebung der fraglichen Beschränkung für den deutschen Handel wenig oder nichts würde gewonnen werden.

Betreffend die Frage, in wie fern das in Rede stehende Differentialzollsystem geeignet ist, das Ausland in seinen Handelsbeschränkungen zum Nachgeben zu bewegen, so beziehen wir uns zunächst auf die Thatsache, daß das preußische Gesetz vom 20. Juni 1822, welches in Bezug auf den Schiffskörper dieselbe differentielle Behandlung anordnete, die das oft gedachte System in Bezug auf die Ladung bezweckt, in den meisten Fällen eine solche Wirkung ausgeübt hat, und sehen wir keinen Grund, dieselbe in dem vorliegenden Falle zu bezweifeln. Die Schrift freilich will die erwähnte Thatsache, namentlich Großbritannien gegenüber, nicht als Vorbild gelten lassen; sie sagt in dieser Beziehung:

„Damals (1822) waren die Verhältnisse anders; die von Preußen angewandten Retorsionsmaaßregeln, welche andere Staaten nachzuahmen sich veranlaßt sehen konnten, erschienen für die englischen Rhedereiinteressen allerdings gefährlich, während sie für Preußen, welches sie als ein bald vorübergehendes Uebel betrachten konnte, es viel weniger waren. Die gegenwärtig proponirte Maaßregel aber, besonders wenn sie auf die Erschwerung der indirecten Einfuhr aus England beschränkt wird, ist offenbar nicht geeignet, Großbritannien zu einer solchen Modification seiner Navigationsgesetze zu nöthigen, die einer Aufhebung derselben ziemlich nahe kommt; wohl aber kann sie und wird sie das Resultat haben, daß wir bleibend in ein Differentialzollsystem hingeleitet werden, welches in andern Continentalstaaten weder den eigenen Handel befördert, noch Concessionen von England herbeigeführt hat.... Deutsch-

land wird in der That am besten thun, bei seinem System zu bleiben, wenn es das britische fallen sehen will."

Welcher Grund vorhanden sein mag, anzunehmen, daß die proponirte Maaßregel auf die Erschwerung der indirecten Einfuhr aus England beschränkt werden soll, wissen wir nicht. Dem sei indessen, wie ihm wolle, anzuerkennen ist, daß in der Retorsion Preußens in 1822 größere Gefahr für die britischen Belänge lag, als solches bei der in Rede stehenden Maaßregel der Fall ist, in so fern nämlich die Maaßregel von 1822 von andern Staaten nachgeahmt werden konnte, während es bei der jetzigen an Raum zur Nachahmung fehlt, und zwar weil die meisten andern Staaten bereits ähnliche angenommen haben. Indessen auch abgesehen davon liegt in der jetzt proponirten Maaßregel weniger Gefahr für Großbritannien, wenn man dabei nur die seither bestandenen Verhältnisse im Auge hat. Gerade diese, nämlich die Unabhängigkeit Deutschlands von Großbritannien in dem Bezuge außereuropäischer Erzeugnisse, waren aber ein Beweggrund mit für die Aenderung, welche mit den britischen Zuckerzöllen vorgenommen ist; man will Großbritannien, wie bereits erwähnt, zur Niederlage nicht allein der Zucker seiner Colonien, sondern eben so sehr derjenigen Cubas und Brasiliens machen, und da ist es für Großbritannien keinesweges gleichgültig, ob Deutschland die directen Einfuhren im Zolle bevorzugt oder nicht. — Daß die Differentialzollgesetze der übrigen Staaten des Continents Concessionen von England nicht herbeigeführt haben, ist thatsächlich; nur ist dabei zu bemerken, daß die Systeme jener übrigen Staaten von dem für Deutschland in Vorschlag gebrachten darin abweichen, daß sie die Herstellung der Gegenseitigkeit nicht zum Ziel hatten, und daß aus diesem Grunde bei ihnen von Concessionen nicht die Rede sein kann, wogegen das System der vereinigten Staaten von Nordamerika, welches den Grundsatz der Gegenseitigkeit befolgt, Concessionen Englands allerdings herbeigeführt hat. England läßt von den vereinigten Staaten irgend welche Erzeugnisse zum Verbrauche zu. — Welche Ansicht man indessen über diese Punkte habe, wir können in der Beweisführung der Schrift nichts Zwingendes für diejenige erkennen, daß Deutschland am besten thun

werde, bei seinem Systeme zu bleiben, wenn es das britische fallen sehen will.

Was die Niederlande angeht, so meint die Schrift, daß von diesen eine Aenderung ihrer Colonialpolitik, worauf es ankommt, nicht zu erwarten sei und zwar, weil der Credit und die politische Bedeutung dieses Staats ganz wesentlich auf die gegenwärtige Art der Ausbeutung seiner Colonien sich stützen; es sei schwer zu sagen, welche Concessionen man den deutschen Anforderungen machen könnte, ohne das ganze System zu gefährden; die fraglichen Differentialzölle würden den Holländern, was Caffe betrifft, durchaus nicht wehethun, bei Zucker auch nur wenig u. s. w.; sie würden schon in andern Ländern Ersatz finden. — Mag es sich mit der Schwierigkeit für die Niederlande, Deutschland Concessionen zu machen, verhalten, wie es wolle, so müssen wir doch der Ansicht, daß irgend welche Erschwerung des Absatzes der Erzeugnisse Javas im Zollvereine den Holländern nicht wehe thun sollte, entgegentreten. Wohl würde dasjenige, was von diesen Erzeugnissen in jenem Falle im Zollvereine weniger genommen wird, in andern Ländern Nehmer finden; nur kann nie von einem Ersatze die Rede sein, da nämlich der Absatz nach diesen Ländern nur in Folge erniedrigter Preise stattfinden würde. Wie groß auch die Zahl der Abnehmer sein möge, so ist doch die Lage des Verkäufers immer schlechter, wenn auch nur einer der Käufer seine Einkäufe beschränkt, als sie ohne diese Beschränkung sein würde. Welch' bedeutender Käufer der Erzeugnisse Javas aber der Zollverein ist, zeigt die Schrift selbst. Die Behauptung, daß Differentialzölle den Holländern durchaus nicht wehe thun würden, halten wir für eine unbegründete. Die Erschwerung des Absatzes nach dem Zollvereine dürfte vielmehr, unserer Meinung nach, eine solche Einwirkung auf die Niederlande ausüben, daß sie trotz ihres so geschlossenen Systems schon Wege ausfinden werden, die gerechten Forderungen des Zollvereins zu befriedigen, da nämlich der Werth des ganzen Systems durch den Absatz der Erzeugnisse bedingt wird. Daß sie von dem Systeme Ausnahmen einzuräumen wissen, zeigt der Vertrag mit Belgien, wie sehr der Werth der betreffenden Bestimmung desselben

durch andere Bestimmungen der niederländischen Colonialpolitik auch geschmälert werden mag; ganz aufgehoben wird derselbe durch letztere nicht. — Daß übrigens die Niederlande, gleich wie Großbritannien, Deutschland auch abgesehen von dem Verkehre mit außereuropäischen Erzeugnissen Concessionen zu machen haben, ist wohl zu berücksichtigen; namentlich gehört dazu bei den Niederlanden die ungünstigere Stellung aller deutschen Flaggen in jeglichem indirecten Verkehre, so wie einzelner derselben selbst im directen.

Anlangend Spanien, so erkennt die Schrift die Wichtigkeit an, wenn die spanische Regierung, namentlich in Bezug auf Cuba, zu einer billigeren Behandlung der deutschen Flaggen veranlaßt werden könnte; nur hält sie das Mittel der Retorsion dazu nicht geeignet, ohne indessen ein geeigneteres zu empfehlen. Das in Bezug auf die Einwirkung der Differentialzölle auf den Verkehr mit Cuba Gesagte verdient alle Beachtung; jedoch dürfte es schwerlich gerechtfertigt sein, wegen der betreffenden Verhältnisse den Gedanken an die Differentialzölle, falls sie sonst als geeignet erkannt werden, überhaupt aufzugeben, oder auch Spanien gegenüber eine Ausnahme von denselben zu machen. Mag übrigens Spanien sich durch die Navigationsgesetze anderer europäischer Länder zu Concessionen nicht bewogen gefunden haben, so findet ja bei diesen der Umstand statt, daß ihnen, wie bereits erwähnt, eben nicht das Princip der Gegenseitigkeit zum Grunde liegt, wie solches bei dem für Deutschland in Vorschlag gebrachten Differentialzollsystem der Fall ist. — In Bezug auf Frankreich, Portugal und Belgien räumt die Schrift den vorgeschlagenen Zöllen eine Wirksamkeit ein. Der Verhältnisse Schwedens und Dänemarks gedenkt sie in der vorliegenden Beziehung nicht.

Nach dem Gesagten glauben wir uns zu der Ansicht berechtigt, daß das in Rede stehende System seine Wirkung dem Auslande gegenüber nicht verfehlen, sondern zur Herstellung gegenseitiger Handelsfreiheit mit allen seefahrenden Nationen beitragen wird. Jedenfalls würde es Deutschland in Bezug auf die Seebelänge

fremden Staaten gegenüber das Unterhandlungsmittel geben, welches ihm seither fehlte. *)

Schließen wir die Beleuchtung desjenigen Theils der Schrift, welcher sich mit der Erörterung des mehr genannten Systems sowohl in seinen unmittelbaren, als mittelbaren, Folgen beschäftigt, und setzen wir dem Ergebnisse, welches sie daraus entnimmt, das Folgende als dasjenige unserer Beleuchtung entgegen, als:

Der größere Theil der Einfuhren des Zollvereins an außereuropäischen Erzeugnissen kommt aus den Erzeugungsländern weder in deutschen Schiffen, noch durch deutschen Handel.

Das bei den Einfuhren der Hansestädte seither stattgefundene günstige Verhältniß ist nicht allein Folge der Handelsfreiheit, sondern eben so sehr Folge der Gesetze fremder Staaten, mit deren Aenderung der Eintritt eines ungünstigern Verhältnisses wahrscheinlich ist.

Das vorgeschlagene Differentialzollsystem ist geeignet, deutschen Schiffen und deutschem Handel einen größern Antheil an den Einfuhren außereuropäischer Erzeugnisse aus den Erzeugungsländern zu verschaffen, beziehentlich den Antheil, welchen sie jetzt daran haben, zu sichern.

Das besprochene System ist andrerseits wegen der Beschränkung, welche es der Handelsfreiheit auflegt, mit Nachtheilen verknüpft; die Schätzung, welche die Schrift von der Größe derselben macht, erscheint indessen übertrieben.

Die Annahme der Schrift, daß das geeignetste Mittel, die Fesseln fallen zu sehen, welche die britischen Gesetze den deutschen Seebelängen auflegen, darin bestehe, daß Deutschland dabei verharre, den Gesetzen des Auslandes nicht entgegenzutreten, sowie

*) Daß die Aussicht auf die Einführung eines Differentialzollsystems abseiten Deutschlands die Betheiligten in Großbritannien sowohl, als in den Niederlanden, mit Furcht erfüllt und sie den Wunsch aussprechen läßt, solchem durch Gewährung der billigen Forderungen Deutschlands zuvorzukommen, ist von der Presse dieser Länder abzunehmen. Wir verweisen in der vorliegenden Beziehung, so weit Britannien in Betracht kommt, auf den bekannten Aufsatz im Edinburgh Review, October 1847.

diejenige, daß die Niederlande sich durch die vorgeschlagenen Differentialzölle zu Concessionen gegen Deutschland nicht werden bewogen fühlen, finden in den Ausführungen der Schrift ihre Begründung nicht.

Es bleibt der Abschnitt der Schrift zur Beleuchtung über, welcher sich auf „die Gemeinsamkeit commercieller Einrichtungen als Beförderung nationaler Einheit" bezieht. — Sahen wir uns aufgefordert, der Schrift in ihrer Beurtheilung der Wirkungen der Differentialzölle auf die Wohlfahrt Deutschlands in manchen Punkten entgegenzutreten, so geschah es mit dem Bewußtsein, daß es von der einen, wie von der andern Seite, nur eine Wahrscheinlichkeitsrechnung sei, und daß Täuschungen bei dieser sehr wohl stattfinden können. — Mit wenigerer Zurückhaltung treten wir ihr in Bezug auf die hier vorliegenden Ausführungen entgegen. — Das wichtigste Ergebniß derselben ist, daß, wie wünschenswerth Vereinigungen zum Zwecke der Erleichterungen im innern Verkehre der verschiedenen Staaten Deutschlands auch sein mögen, eine Vereinigung zum Zwecke gemeinschaftlicher handelspolitischer Maaßregeln gegen das Ausland, dem Wohle Deutschlands nicht entsprechen würde. Folgendes ist eine Zusammenstellung der betreffenden Aeußerungen:

„Nur ausnahmsweise, unter besonderen Umständen, dürfte die Gemeinschaftlichkeit der Vertretung verschiedener Staaten im Auslande sich empfehlen."

„So zweckmäßig auch in manchen Fällen die Abschließung gemeinschaftlicher Schifffahrts- und Handelsverträge von Seiten der deutschen Regierungen mit auswärtigen Staaten sein wird, so zweifelhaft ist es doch, ob es im gemeinsamen Interesse Deutschlands liegen würde, die Regel aufzustellen, daß der Abschluß nicht anders als gemeinschaftlich oder doch nur unter der Bedingung zu geschehen habe, daß alle übrigen deutschen Staaten an den Vortheilen des Vertrages sollen Theil nehmen können. Es würde dies oft genug einzelne Staaten verhindern, durch Handelsverträge im Auslande Vortheile zu erlangen, welche, wenn auch zunächst seinen eigenen Angehörigen, jedenfalls indirect auch dem

Handel und der Industrie Deutschlands zu Gute kommen müssen, während durch Weglassung jener Regel Niemanden Schaden geschieht; die Erfahrung beweiset vielmehr, daß die bisher von einzelnen deutschen Staaten abgeschlossenen Schifffahrtsverträge dem übrigen Deutschland nützlich, niemals aber schädlich gewesen sind. . . . ."

„Anders aber (nämlich im Gegensatze zu Vereinigungen zur Erleichterung des innern Verkehrs) stellt sich die Sache dar, wenn von einem Schifffahrtsvereine die Rede ist, dessen eigentliches Wesen in der Annahme gemeinschaftlicher Maaßregeln gegen das Ausland besteht, weil hier gleich von vornherein das schon oben angedeutete Mißverhältniß heraustritt, daß die nicht sofort beitretenden deutschen Staaten als Ausland, und somit in mancher Beziehung als Gegner behandelt werden müssen. Damit ist aber eben das Princip der nationalen Einheit Deutschlands auch in seinem Innern zerstört. Eben so wenig kann diese durch irgend ein Zollsystem gefördert werden, welches wie in den früheren Abschnitten zu zeigen versucht worden, der materiellen Wohlfahrt des Landes nicht zuträglich, dem Handel und der Gewerbsthätigkeit nachtheilig ist, den Verkehr, statt ihn zu erleichtern, erschwert, das bisher der Handelspolitik aller deutschen Staaten zu Grunde liegende Princip der Handelsfreiheit vernichtet, und indem es einem Vereine unabhängiger Staaten die unlösbare Aufgabe stellt, durch gemeinsame Schutzzoll-Maaßregeln die Interessen der Seeküste, des großen Handels und der Rhederei mit denjenigen der Binnenländer auszugleichen, eben dadurch Elemente der Zwietracht in diesen Verein bringt, die derselbe nimmermehr zu bewältigen vermögen wird."

Hätte die Schrift sich auf die Behauptung beschränkt, daß das vorgeschlagene System der Differentialzölle nicht geeignet sei, die Wohlfahrt Deutschlands zu befördern, so würden wir uns in geringerem Obstande gegen sie gefühlt haben, da Meinungsverschiedenheit über den Werth derselben sehr wohl zuläſſig erscheint. Wäre sie gegen alle Maaßregeln des Auslandes gleichgültig, und verwürfe sie alle Handelsverträge mit demselben, so würde darin Folgerichtig-

keit anzuerkennen sein. — Eins und Anderes ist nicht der Standpunkt der Schrift. Sie verwirft nicht etwa allein das Differentialzollsystem, sondern sie verwirft eine jegliche Vereinigung, um dem Auslande auf dem Gebiete der Handelspolitik gemeinsam entgegen zu treten. Sie verwirft nicht etwa alle Handelsverträge mit dem Auslande, sondern sie verwirft nur die Regel der gemeinsamen. Ihr ist es zweifelhaft, ob es nicht dem Wohle Deutschlands entsprechender sei, wenn die neun Schifffahrt treibenden Staaten Deutschlands die Freiheit behalten, mit dem Auslande jeder für sich allein Handels- und Schifffahrtsverträge abzuschließen; sie ist der Meinung, die Regel gemeinsamer Handelsverträge werde einzelne Staaten oft verhindern, im Auslande Vortheile zu erlangen, welche indirect der Gesammtheit Deutschlands zu Gute kommen; sie behauptet, die Erfahrung beweise, daß die bisher von einzelnen deutschen Staaten abgeschlossenen Schifffahrtsverträge dem übrigen Deutschland nützlich, niemals aber schädlich gewesen sind. Sie erkennt in einem Schifffahrtsvereine mit gemeinschaftlichen Maaßregeln gegen das Ausland eine Zerstörung des Princips der nationalen Einheit Deutschlands in seinem Innern, und zwar weil die nicht sofort beitretenden deutschen Staaten als Ausland und somit in mancher Beziehung als Gegner behandelt werden müssen. Sie erkennt es für einen Verein unabhängiger Staaten eine unlösbare Aufgabe, durch gemeinsame Schutzzollmaaßregeln die Interessen der Seeküste, des großen Handels und der Rhederei mit denjenigen der Binnenländer auszugleichen; sie behauptet, eine solche Aufgabe würde Elemente der Zwietracht in den Verein bringen, die derselbe nimmermehr zu bewältigen vermöge.

Prüfen wir diese Aeußerungen. — In wie fern die bisher von einzelnen deutschen Staaten abgeschlossenen Schifffahrtsverträge dem übrigen Deutschland nützlich, niemals aber schädlich gewesen sind, mag auf sich beruhen. Es ist dies, unserer Ansicht nach, nicht die Frage, auf welche es ankommt; vielmehr handelt es sich hier um die Behauptung, daß durch Annahme gemeinsamer Maaßregeln dem Auslande gegenüber für die Gesammtheit und somit auch für die einzelnen Staaten Zustände würden herbeizuführen sein, gegen

welche die in den Verträgen erlangten Zugeständnisse einen Vergleich auszuhalten nicht im Stande sind. Diese Behauptung widerlegt die Schrift nicht; auch dürfte ihre Richtigkeit schwerlich in Abrede zu stellen sein. Das wirksamste Mittel, um in der vorliegenden Beziehung für den Wohlstand eines Landes zu sorgen, liegt nämlich in der Gesetzgebung, gegen welches dasjenige der Verträge mit dem Auslande von untergeordneter Bedeutung ist. Um aber die betreffenden Gesetze abseiten Deutschlands auf eine alle Theile befriedigende Weise erlassen zu können, ist die Vereinigung der Bundesstaaten, jedenfalls diejenige des Zollvereins mit den Küstenstaaten des Nordens zu gemeinsamen Maaßregeln erforderlich, und wird demnach durch diese die Möglichkeit bedingt, für den Wohlstand Deutschlands wirksam zu sorgen. — Als Beleg dafür, daß für die Seebelänge eines Landes nur auf dem Wege der Gesetzgebung und nicht auf demjenigen der Verträge wirksam gesorgt werden könne, dient die Thatsache, daß bis jetzt kein Staat im Stande war, von Großbritannien, Frankreich, Spanien, Portugal, den Niederlanden, Schweden u. s. w. auf dem Wege der Verträge Gleichstellung seiner Seebelänge mit den eigenen der genannten Staaten zu erlangen; wohl aber entschädigten sich andere Staaten dafür durch selbstständige Gesetze zu Gunsten ihrer Seebelänge. — Daß Deutschland, zerstückelt, wie namentlich die Küstenstaaten des Nordens sind, die betreffenden Gesetze auf eine alle Theile befriedigende Weise nur mittelst der Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln erlassen kann, liegt zu sehr auf der Hand, um des Nachweises zu bedürfen.

Wenn aber die Schrift behauptet, daß die Regel gemeinsamer Handelsverträge die einzelnen Staaten oft verhindern würde, im Auslande Vortheile zu erlangen, welche indirect der Gesammtheit Deutschlands zu Gute kommen, so müssen wir solches aus dem Grunde in Abrede stellen, weil von dem Auslande ohne die Macht, seine Gesetzgebung durch entsprechende Gesetze zu erwiedern, keine reelle Vortheile zu erlangen sind. — Daß dagegen durch Acte der Gesetzgebung Vortheile zu erlangen stehen, welche ohne dieselben verweigert werden, beweist z. B. der Vertrag Preußens mit Groß-

britannien von 1824, so wie die neuern Verträge Belgiens und Rußlands mit den Niederlanden. Die in denselben beziehentlich abseiten Großbritanniens und der Niederlande eingeräumten Vergünstigungen wurden in Folge des Unterhandlungsmittels gewährt, welches Preußen, Belgien und Rußland sich durch ihre Differentialzollgesetze aneigneten.

Der Behauptung der Schrift, daß eine Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln dem Auslande gegenüber das Princip der nationalen Einheit Deutschlands in seinem Innern zerstören würde, und zwar weil die nicht sofort beitretenden deutschen Staaten als Ausland und somit in mancher Beziehung als Gegner behandelt werden müssen, widerspricht das Dasein des Zollvereins. Auch dieser behandelt die nicht beigetretenen deutschen Staaten als Ausland und in mancher Beziehung als Gegner. Wer aber möchte den Zollverein als den Zerstörer des Princips der nationalen Einheit Deutschlands bezeichnen? Wer möchte nicht vielmehr in ihm, in einer Vereinigung deutscher Staaten, die jedem andern deutschen Staate den Beitritt offen hält, den Förderer des genannten Princips erkennen? Was ist diesem förderlicher: wenn mehrere Staaten sich zu gemeinsamem Handeln vereinigen und aufhören, sich gegenseitig als Ausland zu behandeln, oder wenn Letzteres von den sieben und dreißig deutschen Staaten gegenseitig geschieht? —

Eben so wenig, als wir hier der Schrift beistimmen können, vermögen wir einzusehen, warum es für einen Verein sämmtlicher deutscher Staaten eine unlösbare Aufgabe sein sollte, die verschiedenen volkswirthschaftlichen Anliegen derselben durch gemeinsame Schutzzollmaaßregeln auszugleichen, falls solche nämlich überhaupt als ein Mittel erkannt werden, die Wohlfahrt zu befördern. Fand doch der Zollverein, in welchem theils die Belänge der Seeküste mit denjenigen der Binnenländer vereinigt, theils die Anliegen aller Binnenländer keineswegs dieselben sind, die nämliche Aufgabe nicht unlösbar. Warum sollten durch dieselbe Elemente der Zwietracht in den Verein gebracht werden, die dieser nimmermehr zu bewältigen vermögen wird, während solches doch dem Zollvereine gelingt, und zwar nicht etwa nur in Bezug auf die See-

belänge, welche bei der hier in Rede stehenden Vereinigung allein in Betracht kommen, sondern in Bezug auf alle durch den Zolltarif berührten wirthschaftlichen Belänge. Wohl ist es bekannt, daß sich im Zollvereine Stimmen vernehmen lassen, welche mit den Maaßregeln desselben unzufrieden und die der Meinung sind, daß ihre wirthschaftlichen Anliegen außerhalb des Vereins eine bessere Beachtung finden würden. Zwischen einer solchen Aeußerung der Unzufriedenheit und wirklicher Zwietracht liegt aber noch viel, und schwerlich dürften die betreffenden Aeußerungen von irgend Jemand für etwas anderes, als leere Drohungen, angesehen werden, als Drohungen, um durchzusetzen, was für die Sonderanliegen dieses oder jenes Standes als ersprießlich erachtet wird. Es sind eben Aeußerungen der Unzufriedenheit, wie sie in einem jeden Lande vorkommen, je nachdem der eine oder der andere Stand sich durch die für die Gesammtheit getroffenen Maaßregeln beeinträchtigt hält, während derselbe nichts desto weniger in der Gemeinsamkeit der Maaßregeln eine jene Nachtheile überwiegende Wohlthat erkennt.

Nicht der Grundsatz der Differentialzölle steht hier in Frage; hier handelt es sich ganz im Allgemeinen um die Frage, in wie fern eine Vereinigung der deutschen Bundesstaaten zu gemeinschaftlichen handelspolitischen Maaßregeln gegen das Ausland dem Wohle Deutschlands entspricht. Die Schrift verneint dieselbe und zwar unter Anführung von Gründen, deren Beweiskraft wir anzuerkennen nicht im Stande sind. — Mag es sein, daß der geeignete Boden zu einer Vereinigung der fraglichen Art noch nicht gefunden ist; mag es sein, daß die Schrift, indem sie sich gegen eine solche erklärt, nur die besondere, in den von ihr besprochenen Vorschlägen aufgestellte Vereinigung im Auge hat. Vergebens suchten wir in ihr nach Aeußerungen, die dieses außer Zweifel stellten, oder darüber Aufschluß gäben, was ihr als der geeignete Boden zu einer Vereinigung erscheint. Sie beschränkt sich darauf, die vermeintlichen Nachtheile der vorgeschlagenen Vereinigung, so wie die Erfolge in's Licht zu stellen, welche unter den bestehenden Verhältnissen erreicht sind.

Die Schrift schließt mit der Behauptung, daß das durch sie vertretene System der Handelsfreiheit, dessen Wesen darin besteht, die nationalen Seebelänge den ungünstigen Gesetzen des Auslandes schutzlos Preis zu geben, demnach ein System einseitiger Handelsfreiheit, welches, wie die Schrift sagt, niemand bevorzugt und niemand verletzt, das deutsch nationale sei, und daß alle Navigationsacten und Differentialzölle fremdes Erzeugniß seien, das dem deutschen Boden erst eingeimpft werden solle. — Dem letztern Theile der Behauptung widerspricht der thatsächliche Bestand, da nämlich der Grundsatz der Differentialzölle bereits seit einem Vierteljahrhundert in Preußen in der differentiellen Behandlung des Schiffskörpers angewandt wird. — Schon dieses Umstandes halber können wir dem erstern Theile der Behauptung nicht beipflichten: daß das System einseitiger Handelsfreiheit das deutsch nationale sei, mag solches immerhin den besondern Verhältnissen der Hansestädte entsprechen; Verhältnisse, welche eine Wahl zwischen demselben und einem andern nicht zulassen. Wie sehr nämlich die genannten Städte die ungünstigen Gesetze des Auslandes auch mögen gefühlt haben, von einer Erwiederung derselben konnte bei ihnen nie die Rede sein. Anders waren und sind in der vorliegenden Beziehung die Verhältnisse Preußens und des Zollvereins. Diese besitzen die Macht, dem Drucke des Auslandes entgegenzuwirken. — Abgesehen indessen davon, in wie fern es geeignet ist, ein System als deutsch national zu bezeichnen, welches im Widerspruch mit den in Preußen bestehenden Gesetzen ist, mag hier darauf aufmerksam gemacht werden, daß dasselbe eben so wenig den Ansichten der Mehrheit in Deutschland, soweit solche sich zu erkennen gab, entspricht; namentlich nimmt die Denkschrift in dieser Beziehung einen von den Gegnern der Differentialzölle in den preußischen Ostseeprovinzen wesentlich verschiedenen Standpunkt ein, indem letztere, wie aus der Erklärung der vierzehn Landtagsabgeordneten hervorgeht, damit einverstanden sind, daß den Gesetzen des Auslandes mit Repressalien begegnet werde; sie nimmt einen verschiedenen Standpunkt von demjenigen der hannoverschen Ständeversammlung ein, welche fast einstimmig den Wunsch ausgesprochen hat, daß Maaß-

regeln zum Schutze der nationalen Schifffahrt ergriffen werden möchten; endlich nimmt sie einen verschiedenen Standpunkt von demjenigen der bekannten bremer Denkschriften ein, nicht zu gedenken der Wünsche, welche auf den preußischen Provinzial-Landtagen, so wie in den Ständeversammlungen anderer deutscher Staaten ausgesprochen sind. — Erkennen wir nun zwar in diesen Umständen keinen Beweis dafür, daß das System einseitiger Handelsfreiheit der Wohlfahrt Deutschlands nicht entspreche, so ist es doch thatsächlich, daß die Schrift in der Empfehlung desselben vereinzelt dasteht, und schwerlich dürfte es unter solchen Verhältnissen gerechtfertigt sein, das genannte System als das deutsch nationale zu bezeichnen. —

Soll überhaupt von einem deutsch nationalen Systeme die Rede sein, so dürfte dieser Name vielmehr demjenigen der Gegenseitigkeit zukommen, einem Systeme, wie solches von Preußen in Bezug auf die Behandlung des Schiffskörpers durch das Gesetz vom 20. Juni 1822 befolgt wird, und wie es hinsichtlich der Behandlung der Ladung durch das von uns vertheidigte Gesetz würde in Ausführung gebracht werden, einem Systeme, welches dem Auslande mit demselben Maaße mißt, womit dieses Deutschland mißt und, indem es den Hindernissen entgegenwirkt, welche die Gesetze des Auslandes den Seebelängen Deutschlands in den Weg legen, niemand bevorzugt und niemand verletzt. *)

Welches System indessen mit größerm Rechte den Namen des deutsch nationalen verdient, möge auf sich beruhen; von größerer

*) Mit demselben Rechte, mit welchem die Schrift das System der einseitigen Handelsfreiheit als dasjenige bezeichnet, welches niemand bevorzugt und niemand verletzt, läßt sich das System der Gegenseitigkeit so bezeichnen. Wohl legt dieses zu Gunsten einzelner Erwerbszweige der Handelsfreiheit Fesseln an und ist somit nicht frei von verletzender Wirkung. Andrerseits ist das System einseitiger Handelsfreiheit, dessen Wesen, wie erwähnt, darin besteht, die nationalen Seebelänge der Politik des Auslandes schutzlos Preis zu geben, eben so wenig frei von einer solchen Wirkung; nur trifft in diesem Falle die Verletzung unmittelbar die Erwerbszweige, welchen durch die genannte Politik Hindernisse in den Weg gelegt werden, mittelbar die Gesammtheit. Außerdem aber leidet letztere unter dem Bewußtsein, daß dem Auslande gegenüber kein Schutz stattfindet, und wohl dürfte die Verletzung im Falle des Systems der Schrift die größere von den beiden sein.

Wichtigkeit ist die Frage, welches System der Wohlfahrt Deutschlands am meisten entspricht. — Unverkennbar würde die Empfehlung desjenigen einseitiger Handelsfreiheit ein größeres Gewicht mit sich führen, wenn sie von Seiten eines Körpers käme, dem zwischen diesem und einem andern die Wahl frei steht, und der nicht, wie im Falle der Hansestädte in ihrer Isolirung, genöthigt ist, sich den ungünstigen Gesetzen des Auslandes macht- und willenlos hinzugeben; wenn die Empfehlung von der Verzichtleistung auf das Recht, einseitig mit dem Auslande zu verhandeln, begleitet wäre; wenn die Schrift gleichzeitig zu gemeinsamen Maaßregeln die Hand böte und dadurch zur Herstellung eines Zustandes für Deutschland behülflich wäre, um den Gesetzen des Auslandes unter den günstigsten Umständen entgegentreten zu können, eines Zustandes, welcher durch die Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln bedingt wird. Nur wenn Deutschland nach Herstellung dieses Zustandes, demnach bei freier Wahl, die Befolgung des Systems einseitiger Handelsfreiheit beschließt, hat es das Bewußtsein, daß es die ungünstigen Gesetze des Auslandes aus Ueberzeugung und nicht aus Ohnmacht unerwiedert läßt. Ohne dies Bewußtsein aber leiden die geistigen, die wesentlich schaffenden Kräfte.

Fern ist es von uns, das englische oder französische System für Deutschland zu wünschen. Eben so wenig können wir uns aber unter den gegebenen Umständen mit dem Systeme der Schrift befreunden, und noch einmal müssen wir dieser in ihrem letzten Worte entgegentreten, in der Erwartung, daß „England vielleicht sehr bald, später auch die andern Nationen sich dem von ihr empfohlenen Systeme einseitiger Handelsfreiheit zuwenden werden." Zweifelhaft erscheint es uns nämlich, ob England sich diesem oder günstigsten Falles nicht vielmehr dem von uns vertretenen Systeme der Gegenseitigkeit zuwenden wird. — Aller Wahrscheinlichkeit nach, wird eine nahe Zukunft über diesen Punkt manche Zweifel lösen, und unterlassen wir es deßhalb, auf denselben hier weiter einzugehen.

Es verhalte sich damit indessen, wie es wolle; möge das Ausland Systeme befolgen, welche es wolle; für Deutschland kann nur

maaßgebend sein, was seinen besondern Verhältnissen entspricht und dabei recht und billig ist, und als solches erkennen wir das System der Gegenseitigkeit.

Nehmen wir hiermit von der vorliegenden Schrift Abschied. — Worin wir uns vor Allem ihr gegenüberstehend fühlen, ist ihre Grundanschauung, die Anschauung, daß eine Vereinigung deutscher Staaten zu gemeinschaftlichen handelspolitischen Maaßregeln gegen das Ausland dem Wohle Deutschlands nicht entspreche. Alle andern Punkte der Meinungsverschiedenheit sind gegen diesen von untergeordneter Wichtigkeit, und eine Verständigung über ihn dürfte diejenige über die andern erleichtern. — Ist die Vereinigung nicht wünschenswerth, wozu dann das Streben nach derselben? Mit der Frage über das Wünschenswerthe der Vereinigung steht und fällt das von uns vertretene Gesetz.

Auf manche der in der Schrift, namentlich in ihrem letzten Abschnitte, zur Sprache gebrachten Punkte sind wir absichtlich nicht eingegangen, da sie zu dem genannten Gesetze in keiner Beziehung stehen, so z. B. die Frage einer gemeinsamen deutschen Flagge, die Forderung an fremde Staaten, daß sie ganz Deutschland als ein gemeinsames Schifffahrtsgebiet anerkennen sollen u. s. w. — So wünschenswerth nämlich diese Veranstaltungen sein mögen, und so wenig Grund vorhanden sein mag, zu bezweifeln, daß sie dereinst erfolgen werden, so fallen sie doch nicht mit der Einführung der Differentialzölle für den Zollverein zusammen. Nicht die Herstellung einer gemeinsamen deutschen Flagge, nicht die Erwirkung jener Anerkennung abseiten fremder Staaten sind der nächste Zweck des von uns vertretenen Gesetzes; vielmehr besteht dieser darin, dem Zollvereine die Ausbildung zu geben, welche ihm fehlt, und die den außerhalb stehenden deutschen Staaten nur zum Nutzen gereichen kann, ja, die endlich dahin führen dürfte, den Zollverein im deutschen Bunde aufgehen und somit die Handelsanliegen von ganz Deutschland dem Auslande gegenüber von dem Bunde wahrgenommen zu sehen. Dann auch dürfte der geeignete Zeitpunkt gekommen sein, die mit den genannten Veran-

staltungen verknüpften Vortheile und Nachtheile in Erwägung zu ziehen.

Wenden wir uns mit wenigen Worten zu der Schrift Nr. 6. zurück. Dieselbe bekämpft, wie erwähnt, den Grundsatz der Differentialzölle in der Hauptsache mit denselben Gründen, wie die hamburgische Denkschrift, weßhalb nach der Beleuchtung, welche wir dieser widmeten, wenig Veranlassung ist, in Beziehung auf die genannten Zölle auf sie einzugehen. Auch sie geht von der Annahme aus, daß das, was durch Differentialzölle zunächst erreicht werden soll, sich bereits naturgemäß unter dem Schutze der Handelsfreiheit gebildet hat; eine Annahme, deren Unrichtigkeit wir zu beweisen bemüht waren. Auch sie enthält unter andern die uns unverständliche Bezeichnung der Seebelänge der vereinigten Staaten von Nordamerika als unbeschützte, so wie deren Gleichstellung mit denjenigen Deutschlands, während in der Wirklichkeit das Verhältniß so ist, daß die vereinigten Staaten das System der Gegenseitigkeit, gerade dasjenige System, befolgen, welches den vorgeschlagenen Differentialzöllen zum Grunde liegt, Deutschland dagegen seine Seebelänge mit wenigen Ausnahmen den Gesetzen des Auslandes schutzlos Preis giebt.

Die vorliegende Schrift weicht dagegen von der hamburgischen Denkschrift darin ab, daß diese die Frage der Differentialzölle nach Maaßgabe der mehr gedachten Vorschläge bespricht, während jene die anderweitig zur Einführung der fraglichen Zölle gemachten berücksichtigt, namentlich diejenigen, welche nicht allein eine Vereinigung zu gemeinschaftlichen Maaßregeln in Bezug auf die Seebelänge, sondern eine Vereinigung mit gemeinsamem Tarif, kurz, den Anschluß der Küstenstaaten an den Zollverein bezwecken. In Bezug hierauf kommt in der Schrift folgende Aeußerung vor, deren Beleuchtung als geeignet erscheint. Es heißt daselbst:

„Ist es wirklich an dem, daß in einem Anschlusse der Hansestädte an ein System der Art (der Differentialzölle) das Heil Deutschlands in seinen Handelsbeziehungen, in seinen materiellen Interessen begründet sei, so wollen wir von vorn herein bekennen, daß wir in dem vollständigen Beitritte jener

Städte zum Zollverein den allein rathsamen Weg der Ausführung erblicken. Der Grund ist ganz einfach der, daß eine jede andere Weise eine halbe Maaßregel begreifen würde, daß halbe Maaßregeln aber immer nur die Nachtheile von beiden Seiten vereinigen, und daß, im vorliegenden Falle, wenn nicht der gänzliche Beitritt, eine vollends feindselige Spaltung die beklagenswerthe Folge sein müsse. Bei jenem würde doch der Vortheil eintreten, daß der Zollverein nun völlig befriedigt wäre, die Hansestädte aber die Gewißheit hätten, jede Wohlthat mit zu genießen, die der Zollverein seinen Angehörigen darbietet. Es wäre nicht unmöglich, daß diese Wohlthat auch in der Ertheilung der Rechte von Freihäfen bestände, und vielleicht hat eine ähnliche Vermuthung schon die so vorsichtige Königl. Hannoversche Regierung geleitet, als sie in neuester Zeit Harburg zu einem Freihafen erhob. Welche größere Vortheile die Hansestädte, als Freihäfen des Zollvereins, diesem letztern gewähren können, als sie bei ihrem jetzigen Handelssysteme ohnehin thun, wissen wir zwar nicht, vermögen es auch nicht zu ergründen, zweifeln jedoch nicht, daß Diejenigen, die ihnen einen solchen Umweg empfehlen, um im Wesentlichen auf ihren jetzigen Standpunkt zurückzukommen, genügend mit sich selbst im Reinen sind, um uns vollständig darüber zu belehren."

Der Ansicht, daß eine jede andere Vereinigung des Zollvereins mit den Hansestädten, beziehentlich den Küstenstaaten, als der vollständige Beitritt derselben zu dem Vereine, eine halbe und als solche eine wenig befriedigende Maaßregel sein würde, stimmen wir vollkommen bei. — In wie fern unter den Wohlthaten, welche die Hansestädte im Falle des Anschlusses zu genießen hätten, auch die Ertheilung der Rechte von Freihäfen sein würde, falls darunter verstanden wird, daß in den Städten auch ferner keine Controlle über die Art der Einfuhr der Waaren ausgeübt werden soll, steht dahin. Wir sehen nicht wohl ein, wie solches mit den beabsichtigten Differentialzöllen verträglich sein würde. Indessen angenommen, die Verhältnisse der Hansestädte in dieser Beziehung blieben auf

ihrem jetzigen Standpunkte, so würde doch nach dem Anschlusse derselben der wesentliche Unterschied eintreten, theils daß die für die Gesammtheit Deutschlands so wichtigen Belänge der Hansestädte bei den Beschließungen des Zollvereins nicht länger unvertreten sein, theils daß die Hansestädte bei ihren Verträgen mit dem Auslande diesem nicht länger als machtlose Städte gegenüberstehen würden, sondern daß die Verhandlungen mit demselben dann im Namen und mit der Macht des durch jene Städte verstärkten Zollvereins würden betrieben werden; eine, wie es uns scheint, nicht allein für diesen, sondern für ganz Deutschland und somit auch für die Hansestädte zu wünschende wesentliche Veränderung des Verhältnisses.

---

8) Der deutsche Handels- und Schifffahrtsbund. Bremen 1847.
9) Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, u. s. w.

Schließen wir mit einer Beleuchtung der vorstehend genannten Veröffentlichungen, welche den Grundsatz der Differentialzölle zwar gutheißen, in der Weise seiner Anwendung aber von dem von uns vertretenen Gesetze abweichen. — Ein wesentlicher Unterschied besteht darin, daß sie die Einführung der fraglichen Zölle von einer Vereinigung der Zollvereinsstaaten mit andern deutschen Staaten abhängig machen, während die Einführung im Falle des Gesetzes durch Erlassung desselben abseiten der Zollvereinsstaaten bedingt wird. — Nach der Erklärung der hamburgischen Denkschrift gegen eine jede Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln gegen das Ausland, so wie bei dem Einflusse, welchen Hamburg in Fragen der Handelspolitik auf die es umgebenden Staaten ausübt, scheint wenig Aussicht vorhanden, daß die Einführung der Differentialzölle auf dem Wege der Vereinigung mit Staaten außerhalb des Zollvereins erfolgen wird, und aus diesem Grunde könnte auf eine Beleuchtung der genannten Veröffentlichungen verzichtet werden, falls die Abweichung sich nur auf die Weise der Einführung bezöge. Solches ist nicht der Fall, und deßhalb erscheint ein kurzes Eingehen auf die hauptsächlichsten Punkte, über welche Meinungsverschiedenheit stattfindet, geeignet.

Eine Abweichung von nicht geringerer Bedeutung als diejenige, welche die Weise der Einführung der fraglichen Zölle betrifft, besteht darin, daß die Vereinigungen, welchen die vorliegenden Schrif-

ten das Wort reden, sich dem Auslande gegenüber nur auf gemeinsame Maaßregeln in Bezug auf die Seebelänge beziehen sollen, wogegen der Zweck des von uns vertretenen Gesetzes mit darin besteht, den Küstenstaaten einen Reiz zum Anschlusse an den Zollverein zu geben und somit eine Einheit nicht etwa nur in Bezug auf die Seebelänge herzustellen, sondern in Bezug auf alle diejenigen wirthschaftlichen Belänge, welche durch den Zolltarif berührt werden.

Welche Beweggründe bei der Schrift Nr. 9. leitend gewesen sind, die gemachten Vorschläge auf eine Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln nur in Bezug auf die Seebelänge zu beschränken, mag auf sich beruhen. Der Bremer Schrift (Nr. 8.), welche diesen Punkt umständlich bespricht, liegt die Ansicht zum Grunde, theils, daß eine solche Vereinigung leichter erreichbar sei, als eine mit gemeinsamem Tarif; theils, daß sie eben so viel leisten würde, als letztere; theils endlich, daß die Annahme des Zollvereinstarifs die Küstenstaaten in ihrem Wohlstande und rückwirkend den Zollverein selbst benachtheiligen würde.

Wie verhält es sich um diese Behauptungen? — Daß eine Vereinigung nur zu den genannten Zwecken leichter erreichbar ist, als eine solche mit gemeinsamem Tarife, ist unverkennbar. Unstreitig sind die Schwierigkeiten groß, die verschiedenen Anliegen der Binnen- und der Küstenländer in Bezug auf den Tarif auszugleichen, so wie den Ansprüchen der letztern in Bezug auf ein Präcipuum in der Zolleinnahme wegen angeblich größern Verbrauchs zu begegnen; Schwierigkeiten, welche die in den vorliegenden Schriften empfohlene Vereinigung umgeht. Dagegen können wir darin nicht beistimmen, daß eine solche eben so viel zu leisten im Stande sein würde, als eine Vereinigung auf Grund des Anschlusses an den Zollverein. Wohl würde sie in der unmittelbaren Einwirkung auf die Seebelänge in einem großen Maaße dasselbe leisten, was von letzterer erwartet werden darf, damit aber auch ihre Wirksamkeit zu Ende sein, während dem Zollvereine in dem Umfange der auszuübenden Politik diese Grenzen nicht gezogen sind. — Die Schrift freilich spricht dem Zollvereine den handelspolitischen Zweck völlig

ab, indem sie behauptet, daß er nur einen Zweck habe und zwar den fiskalischen, in welcher Beziehung sie sich indessen in Widerspruch mit der Ansicht der Königl. Preußischen Regierung befindet, wie dieselbe im dem jüngsten Landtagsabschiede für die Provinz Preußen dargelegt ist.*) Dieser nach ist der Zweck des Zollvereins keinesweges nur ein fiskalischer, sondern eben so sehr ein handelspolitischer, mag immerhin der letztere bei den Seebelängen bis jetzt nur unvollkommen erfüllt sein. Dem Mangel in dieser Beziehung abzuhelfen, ist eine der Aufgaben des durch uns vertretenen Gesetzes.**) Wie dem aber auch sei, eine Vereinigung nur zu gemeinsamen Maaßregeln in Bezug auf die Seebelänge ist dem Auslande gegenüber nie eine Einheit in handelspolitischer Beziehung, wie solches der Zollverein durch seine gemeinsame Zollgrenze und seinen gemeinsamen Tarif unverkennbar ist. Letzteres bestreitet die Schrift. Sie findet in dem Umstande, daß einzelne Zollvereinsstaaten separate Verträge mit Portugal geschlossen haben, den Beweis, daß der Zollverein keine commerzielle Einheit bilde. — Welche Beweggründe das Verfahren der Zollvereinsstaaten Portugal gegenüber veranlaßt haben mögen, ist uns unbekannt. Der Vertrag vom 30. März 1833 zwischen den Zollvereinsstaaten sagt in Bezug auf die zu schließenden Handelsverträge in seinem 39. Artikel:

„Auch werden die hohen Contrahenten sich bemühen, durch Handelsverträge mit anderen Staaten dem Verkehre Ihrer Angehörigen jede mögliche Erleichterung und Erweiterung zu verschaffen."

Thatsächlich ist, daß alle wichtigeren Handelsverträge, namentlich diejenigen mit den Niederlanden, Großbritannien, Belgien, Sardinien und Neapel im Namen der Zollvereinsstaaten geschlossen sind. Man beobachte indessen in Bezug auf die zu schließen-

*) Siehe S. 3 der Schrift „Zollvereinsfragen."

**) Vollkommen Recht hat die Schrift darin, daß durch den bloßen Anschluß der Küstenstaaten an den Zollverein dem oben erwähnten Mangel nicht würde abgeholfen werden; vielmehr ist dazu ein Gesetz, wie das erwähnte erforderlich.

den Verträge ein Verfahren, welches man wolle, nie können deren geschlossen werden, welche der Einheit der Zolllinie Abbruch thun, und jedenfalls besitzt der Zollverein die Macht, dem Auslande seine Einheit durch den Tarif fühlbar zu machen, eine Macht, welche einer Vereinigung nur zu den genannten Zwecken abgeht. Das Verhältniß ist so, daß, angenommen, alle deutschen Staaten treten der letztern bei, immer noch ein in Fragen der Handelspolitik getheiltes Deutschland bliebe: einmal der Zöllverein, dann jene Vereinigung, endlich alle deutschen Staaten außerhalb des Zollvereins, jeder mit seinem eigenen Tarif. Alle Unterhandlungen über Tarifverhältnisse würde jeder der genannten Theile nach wie vor einseitig mit dem Auslande führen. *) — So weit, was die Stellung dem Auslande gegenüber betrifft. Aber auch in Bezug auf die innern Verhältnisse steht eine Vereinigung nur zu den genannten Zwecken einer Vereinigung wie der Zollverein nach, und zwar liegt der geringere Werth der erstern in der Beibehaltung der Zolllinien zwischen dem Zollvereine und den übrigen deutschen Staaten, in der Fortdauer getrennter Anliegen, in dem Mangel eines Ineinandergreifens der Pflege für alle Zweige der Volkswirthschaft, kurz in dem Mangel einer Einheit in der Handelspolitik. — Nach dem Gesagten glauben wir die Behauptung, daß eine Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln nur in Bezug auf die Seebelänge eben so viel leisten würde, wie eine Vereinigung auf Grund des Anschlusses an den Zollverein, als eine unbegründete bezeichnen zu dürfen.

Betreffend diejenige, daß die Annahme des Zollvereinstarifs die Küstenstaaten in ihrem Wohlstande und rückwirkend den Zoll-

*) Fast alle Handelsverträge des Zollvereins, namentlich diejenigen mit Großbritannien, Belgien und Neapel, so wie der nicht ratificirte mit den vereinigten Staaten von Nordamerika enthielten Bestimmungen beides in Bezug auf die Seebelänge und auf den Tarif, und fast unvermeidlich erscheint es, im Falle der besprochenen Vereinigung und der Veranlassung zu Handelsverträgen wie die genannten, doppelte Verträge zu schließen: einmal Verträge in Vereinigung mit den übrigen deutschen Staaten in Bezug auf die Seebelänge, und zweitens Separatverträge in Bezug auf die Tariffragen.

verein selbst benachtheiligen würde, so mag die Richtigkeit derselben auf sich beruhen, da nämlich der Anschluß an den Zollverein keineswegs die Annahme des bestehenden Tarifs, sondern nur die Annahme eines gemeinsamen Tarifs bedingt. Nur falls etwa behauptet werden sollte, daß es unmöglich sei, einen Tarif festzustellen, welcher den Anliegen der verschiedenen Staaten die Berücksichtigung gewährt, zu der sie berechtigt sind, würde ein gemeinsamer Tarif ein Anstoß sein. Dieses ist aber nicht der Standpunkt der Schrift; vielmehr erkennt sie „eine wahrhafte Einigung aller deutschen Stämme in ihren materiellen Interessen für das größte Bedürfniß des deutschen Volkes," eine Einigung, welche ohne gemeinsamen Tarif nicht denkbar ist.

Wesentliche Abweichungen von dem von uns vertretenen Gesetze, außer den besprochenen, finden sich in den vorliegenden Schriften nicht. Für unwesentlich halten wir es, ob der Differentialzoll seine Geltung erhält vermittelst Zuschlages für die zu benachtheiligenden Einfuhren, wie die Schriften es wollen, oder vermittelst Abzuges für die zu bevorzugenden, wie das Gesetz solches bestimmt. Das Ergebniß, sowohl in finanzieller als handelspolitischer Beziehung, wenn man dasselbe bis zum Ende verfolgt, dürfte sich als dasselbe erweisen. Wir könnten somit die Beleuchtung der genannten Schriften schließen, fühlten wir uns nicht aufgefordert, derjenigen Nr. 9. einige Bemerkungen in Bezug auf die Frage des Gesetzes im Allgemeinen entgegen zu stellen. *)

Die Verfasser dieser Schrift wollen eine Vereinbarung aller deutschen Staaten zur gemeinsamen Vertretung der Schifffahrtsbelänge, und zwar soll dieselbe im deutschen Bunde eingeschlossen sein. Der Wunsch, daß die betreffende Thätigkeit von letzterm ausgehen möge, wird dadurch begründet, daß der Bund das naturgemäße Organ für eine solche sei, so wie daß in ihm die politische Existenz, die Rechte, der Antheil der kleinern Staaten, namentlich

*) Obige Bemerkungen, in einer etwas andern Zusammenstellung, fanden bereits in dem achtzehnten Hefte des Janus von 1847 einen Platz und werden hier, der Vollständigkeit wegen, wiederholt.

der Hansestädte, an den gemeinsamen Entschließungen gewährleistet sei, wogegen der Antheil und Einfluß, welcher den Hansestädten, im Falle ihres Anschlusses an den Zollverein, bei der Beschließung und Ausführung gemeinsamer Maaßregeln etwa zufallen dürfte, in hohem Grade zweifelhaft erscheine; wie es denn offenkundige Thatsache sei, daß auch die größern, mit einem Veto begabten Zollvereinsstaaten selten im Stande gewesen sind, ihre gemeinsamen Wünsche den von Preußen festgehaltenen Ansichten gegenüber auf den Zollconferenzen zur Erfüllung zu bringen. Dabei wird indessen eine befriedigende Leitung der Schifffahrts-, so wie der allgemeinen materiellen Belänge Deutschlands abseiten des Bundes nur in dem Falle vorausgesetzt, daß der Bundestag nicht ferner ein bloßer Regierungstag bleibe, sondern ebenmäßig ein Volkstag werde, ein Organ, worin die Gesammtinteressen der deutschen Nation durch die Nation selbst ihre Vertretung finden. In Bezug auf eine von dem Zollvereine etwa ausgehende Schifffahrtsgesetzgebung wird die Ueberzeugung ausgesprochen, daß derselbe zum Zwecke einer nationalen Schifffahrts- und Handelspolitik der Mitwirkung der Hansestädte nothwendig bedürfen würde.

Daß nach der Erklärung der hamburgischen Denkschrift wenig Aussicht zu einer Vereinbarung zu gemeinsamen Maaßregeln in Bezug auf die Seebelänge vorhanden ist, hatten wir bereits Veranlassung hervorzuheben. In noch weiterer Ferne aber dürfte eine solche liegen, falls man dieselbe von einer Umgestaltung des Bundestages von einem Regierungstage zu einem Volkstage abhängig macht. Anders in dieser Beziehung ist die Lage des Zollvereins. Nichts hält ihn ab, das von uns vertretene Gesetz sofort zu erlassen, und unbegründet erscheint die Ueberzeugung, daß derselbe der Mitwirkung der Hansestädte nothwendig bedürfen würde. Mögen immerhin ohne diese Mitwirkung Schwierigkeiten in Bezug auf die Controlle der über die Hansestädte eingehenden Waaren stattfinden, so ist doch wohl in's Auge zu fassen, daß selbst im Falle der Erlassung eines Differentialzollgesetzes abseiten des deutschen Bundes und einer Mitwirkung aller Bundesstaaten dieselben Schwierigkeiten in Bezug auf die Einfuhr über die Niederlande und Belgien

überwunden werden müssen. Schwierigkeiten finden unstreitig statt, und unverkennbar ist es, daß die Mitwirkung der Hansestädte zum Nutzen aller Betheiligten wünschenswerth ist. Eben so wenig aber ist es zu verkennen, daß die Grundbedingung bei der Einführung des Gesetzes in den Händen des Zollvereins ruht und zwar in dem Verbrauche außereuropäischer Erzeugnisse abseiten seiner 29 Millionen Verzehrer. — Glauben die Hansestädte, daß die Verfassung des Zollvereins ihnen die Wahrnehmung ihrer Anliegen nicht genügend gewährleistet, so liegt es nahe, daß sie, falls sie ein Uebereinkommen mit dem Vereine ihrem Nutzen entsprechend halten, die geeigneten Anträge stellen. Gewiß dürfte eine Verständigung über diesen Punkt eher in Aussicht stehen, als eine Umgestaltung des Bundestages von einem Regierungs- zu einem Volkstage.

Die Einführung von Differentialzöllen, so wie überhaupt die Wahrnehmung der Schifffahrtsanliegen von ganz Deutschland ist dem Bunde nach Artikel 19 der Bundesacte allerdings zuständig, und Einrichtungen, wie eine gemeinsame deutsche Flagge, so wie die Forderung an fremde Staaten, daß sie ganz Deutschland als ein gemeinsames Schifffahrtsgebiet anerkennen sollen, dürften am geeignetsten von dem Bunde ausgehen. Diese Veranstaltungen fallen indessen, wie bereits oben bei Gelegenheit der hamburgischen Denkschrift erwähnt, mit der Einführung von Differentialzöllen für den Zollverein keineswegs zusammen. Die Einführung letzterer Zölle aber von den Beschlüssen des Bundes abhängig zu machen, möchte nach den Erfahrungen, welche die bei dem Bunde in Handelsangelegenheiten gemachten Anträge geliefert haben, kaum von geringerer Bedeutung sein, als eben die Einführung nicht zu wollen. Noch immer haben die Worte, welche in der Denkschrift des Grafen v. Bernstorff vom 29. Januar 1831 in Bezug auf den Bund ausgesprochen sind, ihre volle Geltung, und dem Verlangen, daß die Einführung der Differentialzölle von dem deutschen Bunde oder überhaupt von der gleichzeitigen Mitwirkung deutscher Staaten außerhalb des Zollvereins ausgehen soll, möchte kaum besser entgegengetreten werden können, als durch Hinweisung auf die genannte Denkschrift. Der darin ausgesprochenen Ansicht, daß es so

gut wie unmöglich sei, Deutschlands Handelsanliegen bei der Schöpfung neuer Systeme durch gleichzeitiges Zusammenwirken vieler oder aller Bundesstaaten (nämlich solcher Staaten, die nicht wie diejenigen des Zollvereins bereits in eine nähere Verbindung getreten sind), sei es am Bundestage oder anderweitig, zu fördern, dürfte auch jetzt noch beizupflichten sein. Die Aufforderung, solches zu versuchen, liegt aber in der Gegenwart, nachdem der Zollverein eine Ausdehnung erhalten hat, die im Jahre 1831 kaum zu ahnen war, ungleich ferner; und es hieße, die Errungenschaft des Zollvereins auf das Spiel setzen, es hieße unzweifelhaft, Rückschritte machen und einer gedeihlichen Entwicklung Hindernisse in den Weg legen, wollte man jetzt eine Bahn verlassen, die sich so weit als richtig erwiesen hat, nämlich die Bahn: daß der Zollverein ein System annimmt, wie er es seinem Wohle entsprechend hält und es den außerhalb stehenden Staaten überläßt, sich ihm anzuschließen.

Abgesehen davon, daß die Einführung der Differentialzölle durch den Bund so gut wie unausführbar anzusehen ist, würde aber der Zweck: durch Einführung dieser Zölle abseiten des Zollvereins den Küstenstaaten einen Reiz zum Anschlusse an denselben zu geben, unerfüllt bleiben, falls der Zollverein sich mit den übrigen Staaten Deutschlands nur zur gemeinsamen Vertretung der Schifffahrtsbelänge verbände. Er würde dadurch das Mittel, sie zum Beitritte anzureizen, aus den Händen geben. Wie nämlich bereits oben erwähnt, ist der Verein im Besitze der Grundbedingung zur Einführung der Differentialzölle und kann dieselben ohne Mitwirkung der Küstenstaaten annehmen, während diesen ohne den Verein die Mittel dazu fehlen.

Unverkennbar wünschenswerth aber ist für ganz Deutschland die fernere Ausbreitung des Zollvereins, die Herstellung einer Einheit mit demselben Tarife der Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben und nicht etwa nur in Bezug auf die Schifffahrtsverhältnisse. Mögen, wie erwähnt, große Schwierigkeiten vorhanden sein, die verschiedenen Anliegen der Binnen- und der Küstenstaaten in Bezug auf den Tarif auszugleichen, so erscheinen sie doch keineswegs un-

überwindlich, und, welche Gestaltung auch aus der augenblicklichen Bildungszeit hervorgehen mag, das Werk dürfte erst nach erfolgter Einheit mit gemeinsamem Tarif als vollendet anzusehen sein. Nur in einer solchen Einheit würden die Kräfte der theilnehmenden Staaten diejenige Entwicklung erhalten, deren sie fähig sind; nur in ihr tritt dem Auslande das Bild einer wirklichen Einheit in handelspolitischer Beziehung entgegen. Unnatürlich und deßhalb unhaltbar erscheint es, daß, nachdem nahe an 30 Millionen Deutsche sich zu einem gemeinsamen Tarife, zu einer gemeinsamen Politik dem Auslande gegenüber, zu einem gemeinsamen Mittelpunkte vereinigt haben, die etwa 3 bis 4 Millionen Deutsche, welche, über neun verschiedene Staaten vertheilt, den Küstenrand des Nordens bewohnen, auf die Länge der Zeit dieser Einheit sollten fern bleiben.

Daß die für die Gesammtheit Deutschlands so wichtigen Belänge der Hansestädte bei den Beschließungen des Zollvereins nicht vertreten sind, kann nur als ein Mangel angesehen werden, in so fern als nur bei der Vertretung aller Belänge eines Landes zu erwarten ist, daß das der Gesammtheit Ersprießliche wird gefunden werden. Es erscheint aber die Mitwirkung der Hansestädte, mit ihrem Schatze practischer Erfahrungen auf dem Gebiete des Welthandels, bei den Beschließungen des Zollvereins, für diese Städte selbst nicht weniger wünschenswerth, als für die Gesammtheit. Welche Gewährleistung giebt es für sie, so lange sie nicht Theilnehmer an den genannten Beschließungen sind, daß diese ihnen nicht schädlich sein werden? Ueberflüssig ist es, die Ueberzeugung auszusprechen, daß es nie die Absicht sein kann, den Hansestädten zu schaden. Ist es aber denkbar, daß ihren Belängen dieselbe Berücksichtigung wird zu Theil werden, sie mögen durch sie vertreten sein oder nicht? Bei einer Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln nur in Bezug auf die Seebelänge würden aber die für den Handel der Hansestädte so wichtigen Beschließungen in Betreff des Tarifes der Mitwirkung derselben nach wie vor entzogen bleiben.

Das Vorstehende dürfte genügen, das Ungeeignete des Ver-

langens darzuthun, daß die Einführung der Differentialzölle von dem deutschen Bunde oder auch von einer anderweitigen Vereinigung des Zollvereins mit Staaten außerhalb desselben ausgehen sollte. Zum Frommen der Gesammtheit Deutschlands erscheint es vielmehr wünschenswerth, daß der Zollverein, seiner bisher befolgten Politik getreu, durch Annahme eines Gesetzes, wie das durch uns vertretene, die Bahn brechen und es dann einem jeden einzelnen Staate überlassen möge, sich ihm anzuschließen.

Schluß.

Fassen wir das Gesagte zusammen. Die hauptsächlichsten Ergebnisse desselben sind:

1) Die Behauptung der hamburgischen Denkschrift, dasjenige, was durch Differentialzölle als nächster Zweck erreicht werden soll, habe sich bereits unter dem Schutze der Handelsfreiheit gebildet, ist unbegründet.

2) Die genannte Denkschrift nimmt einen von den Gegnern der Differentialzölle in den preußischen Ostseeprovinzen wesentlich verschiedenen Standpunkt ein. Während diese damit einverstanden sind, daß den Gesetzen des Auslandes entgegengetreten werde und nur in dem vorgeschlagenen Gesetze nicht das geeignete Mittel erkennen, verwirft die hamburgische Denkschrift nicht etwa nur den Grundsatz der Differentialzölle, sondern eine jede Maaßregel, um jenen Gesetzen zu begegnen.

3) Das von den Gegnern der Differentialzölle in den Ostseeprovinzen als genügend bezeichnete Mittel, den vorerwähnten Gesetzen entgegenzutreten, droht, den Verkehr wesentlich mehr zu beschränken, als das vorgeschlagene Gesetz.

4) Nach der Erklärung der hamburgischen Denkschrift gegen die Annahme gemeinschaftlicher Maaßregeln gegen das Ausland ist wenig Aussicht vorhanden, daß die Einführung von Differentialzöllen auf dem Wege der Vereinigung mit Staaten außerhalb des Zollvereins erfolgen wird.

5) Als der geeignete Weg, die genannten Zölle einzuführen, erscheint die Erlassung eines entsprechenden Gesetzes abseiten der Zollvereinsstaaten, unabhängig von den Beschließungen anderer Staaten.

Unsere Aufgabe war es, das Unbegründete und Maaßlose in den Einwürfen gegen das vorgeschlagene Gesetz darzulegen und dadurch zur richtigen Beurtheilung der betreffenden Verhältnisse beizutragen. Daß es begründete Einwürfe gegen das Gesetz giebt; daß dasselbe, indem es die Handelsfreiheit beschränkt, mit Nachtheilen verknüpft ist, stellen wir nicht in Abrede. Es sind dies Opfer, und zwar vorübergehende, welche durch die bleibenden Vortheile überwogen werden, die das Gesetz, abgesehen von der unmittelbaren Förderung einzelner Erwerbszweige, in Aussicht stellt, als da sind: die Entfernung der noch übrigen Zolllinien in Norddeutschland und die dadurch bedingte Verschmelzung der wirthschaftlichen Belänge der vereinten Staaten; die Herstellung eines, zunächst mit Ausschluß der österreichischen Staaten, in Fragen der Handelspolitik einheitlichen Deutschlands; die Beseitigung des drückenden Bewußtseins, daß die deutschen Seebelänge zum größern Theile den Gesetzen des Auslandes schutzlos Preis gegeben sind; die Erlangung des dem Zollvereine in Bezug auf die Behandlung der Ladung fehlenden Unterhandlungsmittels; endlich die Erlangung eines Mittels für denselben, auf die Herstellung gegenseitiger Handelsfreiheit mit allen seefahrenden Nationen hinzuwirken.

Berlin, Januar 1848.

Nachtrag.

Die folgenden, das vorgeschlagene Gesetz verwerfenden Schriften:

10) Referat über die Frage wegen der Differential-Zölle, den Herren Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft erstattet von J. C. H. Kupfer, Kaufmanne und Mitgliede des Aeltesten-Collegiums der Kaufmannschaft von Berlin. Berlin 1847.

11) Beiträge zu der Erörterung der Frage über Differential- und Schutz-Zölle, den Herren Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft gewidmet von ihrem Vorsteher H. C. Carl, Geheimen Commerzienrath. Berlin 1848.

12) Die Gefahren der Differential-Zölle und der Revision des Zoll-Tarifs. Ein Gutachten, bestimmt für das Collegium der Herren Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft, von Wilhelm Beer, Geheimen Commerzienrathe, Commandeur ꝛc. Berlin 1848.

13) Die deutsche Schifffahrts-Akte und die Differential-Zollfrage, im Interesse Deutschlands und des deutschen Zollvereins erläutert mit Hülfe offizieller Quellen von W. Doenniges. Berlin 1848.

kamen uns seit der Abfassung des Vorstehenden zu Gesicht und fordern zu einigen nachträglichen Bemerkungen auf. — Nr. 10. bis 12. sind Stimmen einzelner Mitglieder des Aeltesten-Collegiums der Berliner Kaufmannschaft und machen als solche auf eine Erschöpfung des Gegenstandes keinen Anspruch. Anders in dieser Beziehung steht die Schrift Nr. 13. — Nr. 10. 12. u. 13. verwerfen mit mehr oder weniger Entschiedenheit den Grundsatz der Differentialzölle, wobei Nr. 10. und 12. in der Hauptsache den Standpunkt der Hamburgischen Denkschrift, Nr. 13. denjenigen der Gegner der genannten Zölle in den Ostseeprovinzen einnehmen. Nr. 11. dagegen heißt den Grundsatz der Differentialzölle gut, bekennt sich aber in Bezug

auf die Weise seiner Anwendung zu den oben besprochenen Schriften Nr. 8. und 9. — In Betreff der Grundsätze, welche bei der Beurtheilung des von uns vertretenen Gesetzes in Frage stehen, können wir den vorliegenden Schriften gegenüber nur auf das bereits Gesagte Bezug nehmen, wogegen ein kurzes Eingehen auf die nachstehend hervorgehobenen Punkte als geeignet erscheint.

Die Schrift Nr. 10. gedenkt des Aufsatzes in der Revue des deux mondes vom 1. November 1847 und führt daraus unter anderen folgende Worte an:

„Das Bezeichnendste in der gegenwärtigen Krisis ist, daß das Signal dazu aus Bremen gekommen ist. . . . Von 1839 bis 1844 ist die herrschende Tendenz der Magistrats-Personen in Bremen beständig gewesen, in Deutschland das System der Differentialzölle zum Schutze der deutschen Flagge zu vertreten. Die ursprüngliche Idee davon gehört dem Bürgermeister Smidt." . . .

An diese Worte knüpft der Verfasser die Bemerkung:

„Von dem Anfange an, wo ich mich mit dieser Frage beschäftigte, haben die Stimmen aus Bremen für die Maaßregel Mißtrauen bei mir erregt. Der Neid zwischen zwei bedeutenden Handelsstädten ist so unvertilgbar, wie der zwischen zwei berühmten Aerzten. Bremen . . . kann auf natürlichem Wege niemals ein so bedeutender Welthandels-Platz werden als Hamburg . . . Die Idee lag daher nahe, durch ein künstliches Mittel zu versuchen, was auf natürlichem Wege niemals zu erreichen gewesen wäre."

Ueber die Beweggründe bei den Bremer Bestrebungen maaßen wir uns kein Urtheil an; auch würden wir den Punkt mit Stillschweigen übergehen, wenn nicht ähnliche Verdächtigungen jener Beweggründe von den Gegnern der Differentialzölle ziemlich allgemein als Gründe gegen dieselben benutzt würden, und wenn ihnen nicht ein geschichtlicher Irrthum zum Grunde läge. — So viel uns bekannt, ist nämlich der Anstoß zu der Differentialzollfrage keineswegs von Bremen ausgegangen, sondern vielmehr von Hamburg, und zwar in der Schrift: „Für die Ausbreitung des deut-

schen Zollvereins bis zur Seegrenze und die Einführung von Navigationsgesetzen. Von einem Hamburger. Hamburg 1838." — Wünschen möchte man übrigens hier, wie überall in ähnlichen Fällen, daß nicht danach gefragt würde, wer etwas gesagt hat, sondern was gesagt ist.

Der Verfasser begründet sein eigenes Votum in der Frage zunächst durch Hinweisung auf den wehrlosen Zustand Deutschlands zur See und spricht dabei die Ansicht aus, daß Deutschland während der Dauer dieses Zustandes nicht berufen sei, an dem großen Welthandel entscheidenden Antheil zu nehmen. — Hierauf mag die Bemerkung gestattet sein, daß, wenn diese Ansicht maaßgebend sein soll, alle Bestrebungen um Erweiterung des Handels und der Schifffahrt Deutschlands geschlagen sind, ja, daß folgerichtiger Weise (bis zur Herstellung einer starken deutschen Kriegsmarine) die Genugthuung um so größer sein muß, je kleiner zur See die Anzahl der im großen Welthandel beschäftigten deutschen Schiffe, die Masse der diesem Handel angehörenden deutschen Unternehmungen ist, da dann bei eintretenden ungünstigen politischen Conjuncturen die Größe desjenigen, was verloren werden kann, verhältnißmäßig kleiner ist. Zugleich mag aber auch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Hansestädte in dem Mangel einer Seemacht keinen Grund erkennen, von der Betheiligung an dem großen Welthandel zurückzustehen, so wie daß Differentialzölle, welche Gegenseitigkeit herzustellen bestimmt sind, nicht im entferntesten zu Feindseligkeiten auffordern.

In der Schrift Nr. 11., welche, wie erwähnt, den Grundsatz der Differentialzölle gutheißt, wird die Hoffnung ausgesprochen, solche durch eine Vereinigung der Nordseestaaten mit dem Zollvereine zur Ausführung einer gemeinsamen Handels- und Schifffahrtspolitik eingeführt zu sehen. Sie geht dabei von der Ansicht aus, daß die Abneigung, welche in der Hamburgischen Denkschrift gegen eine derartige Vereinigung dargelegt ist, dem Eigenthümlichen der gemachten Vorschläge zuzuschreiben sei. — Diese Ansicht theilen wir nicht, wie aus dem in der Beleuchtung der Hamburgischen Denkschrift Gesagten hervorgeht. Auch halten wir die unsrige durch

den Umstand bestätigt, daß diese Schrift S. 21. eben nur „die Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse aus den europäischen Häfen nach Deutschland" als die mit Differentialzöllen zu belastende ins Auge faßt (demnach gerade diejenige Einfuhr, welche der Verfasser der vorliegenden Schrift durch jene Zölle belastet haben will) und von da ab ihre Gründe gegen die so begrenzten Differentialzölle richtet. — Gern werden wir uns in dieser Beziehung geirrt haben; nur können wir darin nie beistimmen, daß eine Vereinigung zur Ausführung einer gemeinsamen Handels- und Schifffahrtspolitik ohne gemeinsamen Tarif eine wirkliche handelspolitische Einheit sei, und nehmen wir in diesem Betreff ebenmäßig auf das oben Gesagte Bezug. — Die handelspolitische Einheit aber dürfte Deutschland in den Stand setzen, alle Erwerbszweige und somit auch denjenigen der Manufakturindustrie, welchen der Verfasser hauptsächlich in's Auge faßt, wesentlich wirksamer zu fördern, als solches von den Differentialzöllen in ihrer unmittelbaren Wirkung zu erwarten steht.

Bei Gelegenheit der Frage über den Anschluß der Hansestädte an den Zollverein gedenkt der Verfasser des Umstandes, daß in diesem Falle „sehr wesentlichen Fabrikationszweigen des Zollvereins sofort ein durch manche Gunst überlegener Mitbewerb in den Hansestädten entgegentreten würde". — Dieses dürfte zweifelsohne der Fall sein; nur würde wenig oder nichts dadurch gewonnen werden, wenn die Hansestädte auch außerhalb der Zolllinie bleiben, die sie umgebenden Staaten aber, wie solches von manchen Seiten als unausbleiblich erkannt wird, sich dem Zollvereine anschließen. In diesem Falle würden die Fabriken auf den, den mehrgenannten Städten sehr nahen Grenzen der sie umgebenden Staaten, und zwar unter fast ganz denselben günstigen Verhältnissen, entstehen. Hieß es doch zur Zeit der früheren Verhandlungen über den Anschluß des Steuervereins an den Zollverein, daß Hamburger Handlungshäuser sich für den möglichen Fall dieses Anschlusses Grundeigenthum in dem gegenüberliegenden Harburg gesichert hätten, um solches in dem erwähnten Falle zur Anlage von Fabriken zu benutzen. Wohl dürften einzelne Erwerbszweige des Zollvereins im Fall des

Anschlusses der Küstenstaaten einem überlegenen Mitbewerbe ausgesetzt werden, was für das Ganze nur von wohlthätigen Folgen sein kann.

Was demnächst die Schrift Nr. 12. betrifft, so gedenkt sie rühmend der Erfolge, welche das preußische Zollgesetz von 1818 gehabt hat, und warnt davor, solches zu verlassen. Hierauf möge die Bemerkung gestattet sein, daß wir in dem jetzt vorgeschlagenen Gesetze kein Verlassen der Grundsätze desjenigen von 1818 erkennen. Hätte es aber diese Eigenschaft, so ist wohl zu berücksichtigen, daß es solche mit dem Gesetze von 1822 „betreffend die Begünstigung inländischer Rhedereien" theilt, demnach keinenfalls von den bestehenden Gesetzen abweicht. Wohl aber ergänzt es diese, wie solches aus dem S. 12 Gesagten hervorgeht.

Der wenig blühende Zustand der französischen Handelsmarine wird hervorgehoben und die Schuld davon den in Frankreich bestehenden Differentialzöllen beigemessen; auch werden ähnliche Wirkungen von den für Deutschland vorgeschlagenen in Aussicht gestellt. — Der Zusammenhang ist uns hier nicht klar. Theils haben nämlich die für Deutschland in Vorschlag gebrachten Differentialzölle, namentlich diejenigen des durch uns vertretenen Gesetzes, eine eben so entfernte Aehnlichkeit mit den französischen, als etwa der Tarif des Zollvereins mit demjenigen Frankreichs; theils fehlt es an dem Beweise, daß der Zustand der verschiedenen Handelsmarinen eine Folge der verschiedenen Schifffahrtsgesetze ist. Wäre Letzteres der Fall, so würde, wie bereits oben S. 49. in der Anmerkung gesagt, falls man nur die Förderung der Rhederei berücksichtigt, große Aufforderung vorhanden sein, sich für das von uns vertretene Gesetz zu erklären, da dieses im Wesentlichen die Bestimmungen der Länder (der vereinigten Staaten von Nordamerika, Schwedens und Dänemarks) enthält, deren Flaggen in der dort hervorgehobenen Beziehung vor allen anderen den Vorsprung haben.

Zur Verständigung mag noch bemerkt werden, daß die Ausführungen des Verfassers S. 24. bis 30. über die Frage: auf wessen Schultern die Last der Differentialzölle gewälzt werde und wer andererseits den Nutzen davon ziehe? sich auf Differentialzölle

zu Gunsten eines besonderen Landes beziehen, demnach das von uns vertretene Gesetz, welches eben keinen Unterschied zwischen den verschiedenen Erzeugungsländern macht, nicht treffen, wenigstens nicht in dem ganzen Umfange ihres Ergebnisses. Abgesehen davon ist indessen ins Auge zu fassen, daß der gemachte Einwurf, so weit derselbe sich auf die Beschränkung in der Wahl der Transportmittel bezieht, dem Grundsatze nach, ebenmäßig das vorerwähnte preußische Gesetz von 1822 trifft.

Schließlich gedenken wir der Schrift Nr. 13. Sie nimmt, wie bereits erwähnt, in der Hauptsache den Standpunkt der Gegner der Differentialzölle in den Ostseeprovinzen ein und will, gleich diesen, Retorsionen gegen das Ausland. Dabei faßt sie, ungeachtet sie „die Frage vom deutschen Standpunkte aus zu beleuchten" unternimmt; vorherrschend nur die Verhältnisse der preußischen Ostseeprovinzen und der Hansestädte in's Auge und berücksichtigt diejenigen des Rheingebiets wenig oder gar nicht.

Wesentliche Punkte, auf welche von uns nicht bereits eingegangen wäre, finden wir in der Schrift nicht. — Als Retorsionsmittel empfiehlt sie, gleich der Schrift Nr. 5., außerordentliche Flaggengelder, deren Unwirksamkeit da, wo es sich darum handelt, Gesetzen des Auslandes entgegenzutreten, welche sich auf die Ladung beziehen, wir S. 9 bis 11. nachzuweisen bemüht waren. — Auf ihre Bemerkungen hinsichtlich der Denkschrift der Kölner Handelskammer möge die Erwiederung dienen, daß wir diese Schrift in der unsrigen: „Zollvereinsfragen" S. 53 bis 60. besprachen. — Deßgleichen nehmen wir in Betreff der Controlle der über die Vorländer eingehenden Waaren auf das in letzterer S. 35 bis 37. Gesagte Bezug und fügen hier nur noch hinzu, daß es geeignet sein dürfte, in den nicht am Meere belegenen Theilen des Zollvereins das Recht, Waaren zu den ermäßigten Sätzen einzuverzollen, auf Handlungshäuser in den Städten zu beschränken, in welchen sich Hauptsteuerämter des Zollvereins befinden, so wie auf diejenigen Waaren, die aus dem außereuropäischen Lande an jene Handlungshäuser direct (nicht durch Uebertragung) abgesandt sind, etwa mit einer Ausnahme von letzterer Bestimmung in besonderen Fällen. — Der Verfasser hebt den

Umstand hervor, daß bei den Freunden der Differentialzölle in Bezug auf die Zwecke, welche dadurch erreicht werden sollen, Meinungsverschiedenheit stattfindet, daß, während die Einen hauptsächlich den einen Zweck im Auge haben, die Andern einen andern verfolgen. — Die Thatsache ist unläugbar; nur können wir darin Nichts erkennen, was etwa gegen die Maaßregel spräche. Wie, wenn dieselbe wirklich die verschiedenen Zwecke zu erfüllen im Stande wäre? – Lediglich auf den Beweis scheint es uns anzukommen, entweder daß die Erwartungen in dieser Beziehung unberechtigt sind, oder daß die mit den erwarteten Vortheilen verknüpften Nachtheile jene überwiegen; einen Beweis, den wir in der vorliegenden Schrift, gleich wie in allen übrigen, vermissen. — Dabei ist wohl zu berücksichtigen, wie über das Wesentliche, nämlich darüber, daß Differentialzölle zur Kräftigung nach außen dienen sollen, bei den Freunden derselben keine Meinungsverschiedenheit stattfindet, so wie daß in diesem Punkte alle die verschiedenen Richtungen ihre Einigung finden.

Die Schrift zeichnet sich durch die Schmähungen der Gegner, mit welchen sie angefüllt ist, unvortheilhaft aus, und dieselben erscheinen um so ungeeigneter, als der Verfasser in wesentlichen Punkten dasselbe will, was die Freunde der Differentialzölle bezwecken, namentlich was der Zweck des von uns vertretenen Gesetzes ist. So z. B. will derselbe S. 169 einen Schifffahrts- und Flaggenbund mit der Bestimmung, das Prinzip der Gegenseitigkeit für die Freiheit des Verkehrs kräftiger, als dies bisher möglich war, geltend zu machen". S. 172. sagt derselbe: „Von dem Augenblicke des Beitrittes des Steuervereines zum Zollvereine und einem deutschen Flaggenbunde müßten und würden sich auch Mecklenburg und die deutschen Hansestädte dem Flaggenbunde anschließen, oder könnten dazu durch gemeinsame Zollmaaßregeln leicht genöthigt werden."

Werfen wir hier noch einen Blick auf die Gesammtheit der besprochenen Schriften zurück. Von den verschiedenen Standpunkten, welche die Gegner des vorgeschlagenen Gesetzes einnehmen, ist,

so weit das Verhältniß zu den Gesetzen des Auslandes in Betracht kommt, derjenige der hamburgischen Denkschrift der folgerichtigste. Sie verwirft alle Retorsionen gegen diese Gesetze und kann somit nicht wohl anders, als Maaßregeln entgegen sein, deren Zweck, abgesehen von anderen, darin besteht, die genannten Gesetze zu erwiedern. Folgerichtiger, wie dieser Standpunkt ist, als derjenige der übrigen Gegner, können wir ihn doch, wie erwähnt, unter den gegebenen Umständen nicht als dem Wohle Deutschlands entsprechend erkennen.

Unserem Dafürhalten nach, hat keine der besprochenen Schriften die Behauptung widerlegt, daß eine handelspolitische Einheit Deutschlands, namentlich zu dem Zwecke, um die deutschen Seebelänge gegen die ungünstigen Gesetze des Auslandes zu schützen, wünschenswerth sei. Keine von ihnen hat nachgewiesen, daß dieses Ziel auf einem anderen Wege, als dem des vorgeschlagenen Gesetzes, mit geringeren Opfern zu erreichen, oder daß es der Opfer nicht werth sei. Nur, wenn jene Behauptung widerlegt, wenn dieser Nachweis geführt sein wird, kann das Gesetz als gerichtet betrachtet werden.

Berlin, 6. März 1848.

F. K.

Anlage

Verzeichniß des Waaren-Einganges in die

Benennung der Gegenstände.		Aus den Niederlanden in fremden Schiffen.	Aus den Niederlanden in preuß. Schiffen.	Aus Großbritannien in fremden Schiffen.	Aus Großbritannien in preuß. Schiffen.
A. Außereuropäische Erzeugnisse.					
Baumwolle	Ctr.	2340	—	5812	11,950
Farbeholz	=	1398	1029	7267	11,770
Indigo	=	—	—	268	467
Salpeter	=	—	—	808	7895
Tischlerhölzer, außereurop.	=	76	—	15	4500
**Häute, Felle u. rohe Haare	=	202	—	78	1373
**Branntwein aller Art, Arrak, Rum, Franzbranntw.	=	3643	884	785	4974
Gewürze	=	538	37	3665	11,899
Caffee	=	36,822	7287	1124	3048
Cacao	=	435	—	—	4
Reis	=	6726	812	15,288	42,460
Sirup	=	—	—	191	6,409
Taback, roher	=	949	27	40	112
Thee	=	176	—	178	1406
Zucker, roher, für Siedereien	=	67,832	10,712	61,636	83,328
Kokosnuß-, Palm-, Wallrath-Oel	=	7153	1822	6748	41,442
Thran	=	12,091	—	3014	8750
Zinn in Blöcken ꝛc.	=	1478	267	120	623
	Ctr.	141,859	22,877	107,037	242,410
B. Europäische Erzeugnisse.					
Mennige, Schmalte, Soda ꝛc.	Ctr.	5	566	37,330	91,724
Eisen und Stahl	=	31,062	1220	171,464	414,971
Wein	=	179	26	669	875
Heringe (1 Tonne zu 3 Ctr. gerechnet)	=	4629	4713	240,582	26,103
Salz		—	—	13,943	686,124
Steinkohlen		—	—	878,718	3,043,636
Alle übrigen Erzeugnisse zusammen	=	23,034	5532	40,709	83,553
Total Europäische	Ctr.	58,909	12,057	1,383,415	4,346,986
Total Außereuropäische	=	141,859	22,877	107,037	242,410
Total	Ctr.	200,768	34,934	1,490,452	4,589,396

Total des Waareneinganges aus den Niederlanden, Großbritan
in preußischen Schiffen 4,711,607 Ctr, davon an

*) Das Verzeichniß beschränkt sich auf diejenigen Waaren, deren Ein
dern Waaren aus den Niederlanden, Großbritannien und Frankreich in 1845
als Ballast dienenden, Steine. **) theilweise europäischen

Nr. 1.

preußischen Ostseehäfen im Jahre 1845. *)

Aus Frankreich		Aus den Niederlanden, Großbrit. u. Frankreich zusammen			Gesammteingang	Der Eingang aus den genannten drei Ländern beträgt folgende Procente des Gesammteinganges.
in fremden Schiffen.	in preuß. Schiffen	in fremden Schiffen.	in preuß. Schiffen.	in fremden und preuß. Schiffen.	in fremden und preuß. Schiffen.	
—	—	8152	11,950	20,102	23,766	85
1279	410	9944	13,209	23,153	170,930	14
—	—	268	467	735	747	98
—	—	808	7895	8703	9242	94
—	147	91	4647	4738	8220	58
—	—	280	1373	1653	7913	21
87	441	4515	6299	10,814	14,620	74
26	68	4229	12,004	16,233	23,714	68
201	367	38,147	10,702	48,849	88,538	55
—	—	435	4	439	754	58
949	—	22,963	43,272	66,235	103,710	64
—	—	191	6409	6600	7001	94
—	—	989	139	1128	10,629	11
—	—	354	1406	1760	2272	77
4134	180	133,602	94 220	227,822	448,809	51
—	—	13,901	43,264	57,165	61,503	93
—	—	15,105	8750	23,855	205,573	12
—	—	1598	890	2488	2647	94
6676	1613	255,572	266,900	522,472		
		49 Proc.	51 Proc.	100 Proc.		
—	12	37,335	92,302			
—	547	202,526	416,738			
21,955	80,565	22,803	81,466			
—	—	245,211	30,816			
—	—	13,943	686,124			
—	—	878,718	3,043,636			
11,687	4540	75,430	93,625			
33,642	85,664	1,475,966	4,444,707			
6676	1613	255,572	266,900			
40,318	87,277	1,731,538	4,711,607			

nien und Frankreich
außereuropäischen Erzeugnissen 266,900 Ctr., oder 5¾ Procent.
gang nach Ctr. angeschrieben ist und auf Heringe. Der Eingang von an-
war ganz unbedeutend, mit Ausnahme der nach Schiffslasten angeschriebenen,
Ursprungs.

Anlage Nr. 2.

Veröffentlichung Nr. 3.

(Abgedruckt aus den Börsen=Nachrichten der Ostsee. 1847. Nr. 62.)

(Majoritäts=Gutachten der sechsten Abtheilung der drei Stände=Curie des preußischen ersten Vereinigten Landtages über die Frage:

„soll ein Gesetz beantragt werden, wodurch außereuropäischen Erzeugnissen, welche in Zollvereins= oder ihnen gleichgestellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins oder nach einem Hafen seiner Vorländer an Flüssen zwischen der Schelde und der Elbe, beide eingeschlossen, mit der Bestimmung nach dem Zollverein gesandt werden, eine Begünstigung in den Eingangsabgaben bewilligt wird?")

Die Majorität stellt für ihr ablehnendes Votum folgende Gründe auf:

Es bestehen mit fast allen europäischen Staaten Handels= und Schifffahrts=Verträge, wonach deren Schiffe mit den nationalen gleichgestellt sind. Hieraus folgt: daß von einer Beeinträchtigung ihrerseits nicht die Rede sein kann, wohl aber sind sie berechtigt, an der vorgeschlagenen Zollvergünstigung Theil zu nehmen.

Eine Zollvereins=Rhederei giebt es nicht. Die aus 913 Segeln bestehende Kauffahrtei=Flotte ist eine Preußische und gehört mit geringer Ausnahme den Ostsee=Provinzen. Die vorgeschlagene Maaßregel kann nur gegen die beiden mächtigsten Seestaaten, gegen England und Frankreich gerichtet sein. Sie erscheinen um so weniger zeitgemäß, als England angefangen hat, seine strengen Handels= und Schifffahrtsgesetze zu Gunsten anderer Nationen zu mildern, ein entschiedenes Streben kundgiebt, dem System allgemeiner Handelsfreiheit zu huldigen und vielleicht schon in kurzer Zeit so weit gehen wird, seine Navigationsakte aufzuheben. Der geforderte Differenzial=Zoll kann nur dazu dienen, dies erwünschte Ziel wieder in weite Ferne zu verschieben.

Es besteht in England ein Gesetz, wonach Schiffe solcher Länder, in welchen Englische Schiffe ungünstiger behandelt werden als nationale, mit 20 % Zuschlag zu den Schifffahrts=Abgaben und 20 %

zu den Waaren-Zöllen belastet werden können. Es bedarf im vorausgesetzten Falle nur eines Geheimraths-Befehles, um es auf Preußische Schiffe in Anwendung zu bringen. Daß dieser erfolgen werde, ist um so weniger zu bezweifeln, als jene Zollvergünstigung besonders gegen den Englischen Transito-Handel gerichtet ist.

Wenn nun auch der Zollverein seinerseits zu neuen Repressalien schreiten kann, so werden solche feindseligen Manifestationen immer zum großen Schaden der Ostsee-Provinzen gereichen und die Preußische Rhederei doppelt belästigen, einmal durch die Erhöhung der Schifffahrts-Abgaben, zum andern, weil sie um so viel billiger fahren müßte, als nöthig ist, um den Zuschlag auf die Waare wieder auszugleichen.

Die Preußischen Ostsee-Provinzen haben für ihre Rohprodukte vorzugsweise nur Abzug nach England. Es hängt also auch ihr Gedeihen davon ab, daß der Verkehr mit diesem unterhalten und befördert werde. Da nun andere Tauschmittel von Belang, als Holz und Getreide, nicht vorhanden sind, so kann ihnen vorzugsweise auch nur der indirekte Handel mit transatlantischen Waaren über England zusagen, bei welchem sie sich oft besser stehen, als bei dem direkten. England betrachtet in den mehrsten Fällen die aufgestapelten Waaren als Zahlung für versandte Fabrikate und verwendet sie wieder als Mittel, dafür Ostseeprodukte einzutauschen. Auf Gewinn kommt es ihm dabei weniger an.

Nicht die in der Petition aufgeführten Mauthgesetze allein halten den direkten Importationshandel so sehr darnieder. Es trägt mehr noch der Mangel an Unternehmungsgeist dazu bei. Dem direkten Verkehr steht kein positives Hinderniß entgegen, es ist um so weniger zu erwarten, daß eine Zollvergünstigung von 20 % darauf Einfluß haben kann, als gerade die Grundstoffe der inländischen Fabrikate, z. B. Baumwolle, keinem Zolle unterworfen sind.

Da Englands Rhederei der unsrigen bei transatlantischen Beziehungen wenig Abbruch thut, mit solchen Nationen aber, deren Konkurrenz uns dabei lästig wird, Handels- und Schifffahrts Verträge bestehen, so kann der Preußischen Rhederei mit der vorgeschlagenen Maaßregel in keiner Weise geholfen werden, um so weniger,

als das Volumen der zu erwartenden Exporte in keinem Verhältnisse mit den Importen steht, eine regelmäßige Hin- und Herfahrt also auch nicht dadurch veranlaßt wird. Man kauft und verkauft übrigens nicht deshalb Waaren, weil Schiffe hin und her fahren, sondern die Schiffe fahren hin und her, weil man Waaren gegen einander austauscht.

Es wird zwar zugegeben, daß die Nordseehäfen ihren transatlantischen Verkehr bedeutend erweitert haben, allein das ist hauptsächlich ihrer freieren Bewegung zuzuschreiben. Die Ostseehäfen würden wegen ihrer abgeschlossenen Lage, der weitern Entfernung vom Herzen des Zollvereins und der daraus folgenden höhern Frachtsätze, auch des Sundzolls wegen, dennoch nicht mit ihnen concurriren können, wenn es sich um eine Versorgung des Zollvereins-Gebietes handelt.

Wollte man die vorgeschlagene Maaßregel als eine solche angesehen wissen, die Nordseehäfen zum Anschlusse an den Zollverein zu zwingen, so scheint ein solches Mittel, welches man selbst oft als ein verwerfliches bezeichnet hat, einmal einer großen Nation nicht würdig, zum andern aber dürfte sie gegentheils dazu beitragen, jene Häfen vom Anschlusse abzuhalten, um so mehr, als das neue Verhältniß ihren freien Verkehr mit Rußland, Schweden und Dänemark beschränken und eine mißliebige Stimmung in Frankreich, Belgien und England gegen sie erwecken könnte.

Daß der empfohlene Differentialzoll dazu dienen werde, vortheilhafte Verträge mit andern Nationen abzuschließen, kann unbedingt nicht erkannt werden. — Es müßten zuvor alle bestehenden Verträge gekündigt werden; zum Abschlusse neuer Conventionen, worin der Grundsatz wahrer Reciprocität aufrecht erhalten wird, bedarf es eines vorangegangenen Differentialzolles aber nicht — es genügt, für Begünstigungen Gegenbegünstigungen zu gewähren und für jede einzelne Beschränkung eine Repressalie anzuordnen.

Daß die Preußische Rhederei nicht Schritt hält mit den übrigen Industriezweigen des Zollvereins, kann von der Majorität nicht zugegeben werden. Die Preußische Flagge weht in allen Weltgegenden und wird sich noch mehr entfalten, je nach den natürlichen

Bedürfnissen der Völker und ihrer ungekünstelten Beziehungen unter einander.

Die am Schlusse des Jahres 1846 aus 913 Seeschiffen bestehende Rhederei ist der Zahl der Ostseehäfen völlig angemessen, sie ist in ihrer Entwickelung ohne Schutzzölle fortgeschritten, erhält sich auf dem Niveau der Zeitverhältnisse und wird nicht erliegen, wenn einmal ungünstige Conjuncturen nachtheilig einwirken sollten.

Nur in einem Wunsche stimmt die Majorität mit dem Herrn Antragsteller überein: das ist die Beseitigung der von ihm angeregten unnatürlichen Hindernisse, als deren größtes der Sundzoll zu betrachten ist.

Ein besonderes Gewicht glaubt die Majorität darauf legen zu müssen, daß fast sämmtliche Städte der Ostseeprovinzen, theils durch das Organ ihrer Abgeordneten, theils durch eingesandte Denkschriften, gegen die vorgeschlagene Zolldifferenz sich ausgesprochen haben.

Anlage Nr. 3.

Veröffentlichung Nr. 4.

(Abgedruckt aus den Börsen-Nachrichten der Ostsee. 1847. No. 52.)

Berlin. Folgendes Aktenstück ist in die Hände des Finanzministers gelegt worden:

Da die sechste Abtheilung die ihr zugetheilten Petitions-Anträge:

auf Begünstigung der Vereinsschifffahrt durch Beförderung des directen Verkehrs im Wege des Differentialzollsystems

wegen Kürze der Zeit nicht so weit vorbereitet hat, daß sie der hohen Ständeversammlung zur weiteren Berathung hätte vorgelegt werden können, so fühlen, bei der Wichtigkeit des Gegenstandes, die unterzeichneten Abgeordneten sich gedrungen, deshalb ihr inniges Bedauern auszusprechen.

Sie können in keiner Weise damit übereinstimmen, daß die in den Petitionen vorangestellten Endzwecke erreicht werden. Da den directen Beziehungen aus außereuropäischen Productions-Ländern positive Hindernisse nicht entgegenstehen, so wird die vorgeschlagene Maaßregel weniger ein Beförderungsmittel als eine entschiedene Beschränkung des indirecten Verkehrs sein, welcher unter gewissen Verhältnissen vortheilhafter betrieben werden kann, als der directe.

Um einer Beeinträchtigung zu begegnen, welche der vaterländischen Rhederei durch die Schifffahrtsgesetze anderer Nationen zugefügt werden, sind die Differentialzölle im Allgemeinen nicht nöthig. Es genügt bei Schließung von Handels- und Schifffahrts-Verträgen,

„für Begünstigungen Gegenbegünstigungen und für jede einzelne „Beschränkung eine entsprechende Repressalie anzuordnen."

Die Unterzeichneten können nicht zugeben, daß die Preußische Rhederei nicht Schritt halte mit den übrigen Industriezweigen des Zollvereins. Die Preußische Flagge weht in allen Weltgegenden und wird sich noch mehr entfalten, je nach den natürlichen Bedürfnissen der Völker und ihrer ungekünstelten Beziehungen unter einander, — sie ist in ihrer Entwickelung ohne Schutzzölle fortgeschritten, erhält sich auf dem Niveau der Zeitverhältnisse und wird nur dann einen bedeutenden Aufschwung nehmen können, wenn der Bau ihrer Schiffe nicht durch hohe Eisenzölle erschwert und ihre Fahrten durch den Sundzoll nicht mehr belästigt werden.

Im Interesse der durch sie vertretenen Städte erklären die Unterzeichneten sich entschieden gegen Einführung eines Differentialzollsystems und sprechen hiermit die Ueberzeugung aus:

daß nur ungekünstelte Entwickelung und freie Bewegung im Innern und nach Außen zum Aufblühen des Handels und der Schifffahrt beitragen werden.

Berlin, den 25. Juni 1847.

(gez.) Petschow, Landtags-Abgeordneter aus Ueckermünde.

(gez.) Fr. W. Jahnke, Abgeordneter aus Swinemünde.

(gez.) J. F. Grunau, Landtags-Abgeordneter für Stolp.

(gez.) C. Arndt, Abgeordneter für Anklam.

(gez.) B. Michaelis, Abgeordneter im Randower Kreise.

(gez.) C. G. Fabricius, für Stralsund.

(gez.) Dr. Ziemssen, für Greifswald.

(gez.) Denzin, für Rügenwalde.

(gez.) M. Jebens, von Danzig.

(gez.) F. W. Frantzius, für Danzig.

(gez.) Frentzel Beymer, aus Memel.

(gez.) Stägemann, Heinrich, für Königsberg i. Pr.

(gez.) J. Grunau, aus Elbing.

Gedruckt bei J. F. Starcke.

F

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Vertheidigung des für den Zollverein in Vorschlag gebrachten Differentialzollgesetzes

Berlin 1848

Merc. 247 x
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10291865-7